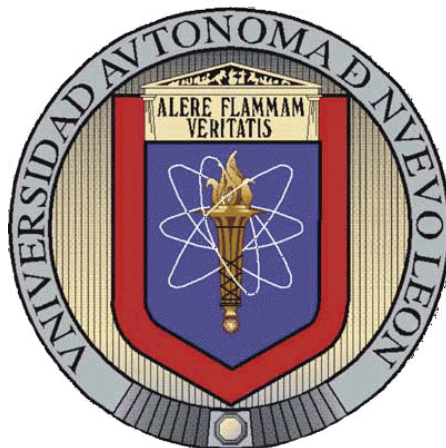


UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

**IMPACTOS EN LA MOVILIDAD Y EN LA REPRESENTACIÓN SOCIAL DEL
ESTADIO BBVA-BANCOMER EN GUADALUPE, NUEVO LEÓN**

PRESENTA

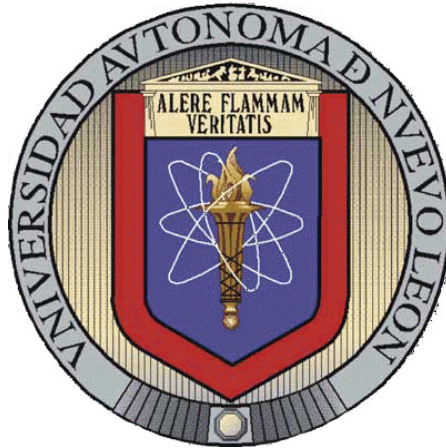
ARQ. AZUCENA BARBOZA ALANÍS

**COMO REQUISITO PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRÍA EN CIENCIAS
CON ORIENTACIÓN EN ASUNTOS URBANOS**

NOVIEMBRE, 2017

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

**IMPACTOS EN LA MOVILIDAD Y EN LA REPRESENTACIÓN SOCIAL DEL
ESTADIO BBVA-BANCOMER EN GUADALUPE, NUEVO LEÓN**

PRESENTA

ARQ. AZUCENA BARBOZA ALANÍS

**COMO REQUISITO PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRÍA EN CIENCIAS
CON ORIENTACIÓN EN ASUNTOS URBANOS**

DIRECTOR

DR. CARLOS ESTUARDO APARICIO MORENO

CO-DIRECTOR

DR. FIDEL ÁNGEL SOTO TORRES

CO-DIRECTORA

M.C. LUISA PERESBARBOSA GARZA

NOVIEMBRE, 2017

Dedicatoria

A mi Mamá, Amandina Alanís Alanís,

ha sido un gran guía, la inspiración para seguir, mi compañera y mi apoyo en este caminar. Hemos pasado por tantos momentos juntas y hoy quiero hacerla participe de esta meta, al ser parte fundamental de ella. Gracias por amarme y apoyarme en todo Mamá, te amo.

A mi Papá, Eugenio Abelardo Barboza Moreno,

quien con su ejemplo me ha enseñado a ser una mujer responsable para dar lo mejor de mí en los objetivos que me proponga. Gracias por todo su amor además de apoyarme el tiempo que compartimos juntos esta vida, sé que está orgulloso de mí por haber realizado esta meta, Te amo Papá.

A mi Director de Tesis, Dr. Carlos Estuardo Aparicio Moreno,

por su apoyo durante estos dos años, impulsándome a dar lo mejor de mí, como un entrador de fútbol americano, dándome consejos y ánimos para concluir este trabajo con gran éxito.

Agradecimientos

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT) le agradezco el haberme seleccionado para realizar mi Maestría, la cual fue posible gracias al apoyo económico que se me brindó desde el año 2015 que comencé este sueño, hasta el término de mis estudios en el año 2017.

Resumen

El presente trabajo trata sobre los impactos en la movilidad y la representación social en el estadio BBVA-Bancomer en el municipio de Guadalupe Nuevo León. Se compone de un capítulo introductorio, del marco teórico, de la metodología empleada y finalmente la discusión de los resultados.

La introducción trata de los antecedentes que permiten la existencia del estadio, así como del planteamiento del problema. En el marco teórico se describen los conceptos de movilidad, representación social, medio construido y sustentabilidad social. En cuanto a metodología, se seleccionaron como muestra de estudio las colonias que están cercanas al estadio, partiendo de un kilómetro alrededor del Parque La Pastora, considerando el contexto y la elaboración del instrumento de trabajo.

Las variables que aquí se estudian son las mencionadas en el marco teórico, en función de ellas se realizaron dos instrumentos, el primero dirigido a las personas que asisten al estadio y el segundo a las que habitan cerca de este recinto deportivo. El análisis de la muestra, realizado posteriormente de la aplicación de estos instrumentos, expone que existen grupos de personas que han sido beneficiados con la llegada del estadio, así como quienes fueron afectados.

En cuanto a movilidad, algunas de las personas que viven en la zona se quejan de los problemas cuando hay partido y otras aprovechan esta situación para beneficio. En los aficionados, las representaciones sociales se presentan con un gran sentido de pertenencia hacia el nuevo estadio, orgullosos de que su equipo tenga nueva casa. Este sentimiento lo han manifestado algunas personas que habitan en la zona, pues al ser aficionados estarán más cerca de su equipo. Sobre medio construido, los problemas sonoros y ambientales se presentan solamente cuando hay partido, y, por otro lado en sustentabilidad social se han visto transformaciones, generando más espacios comerciales y convivencia. Índice

Índice

Agradecimientos	3
Resumen	4
Introducción.....	7
Estructura de la tesis	7
Antecedentes	8
.....El béisbol como primer deporte representativo en Nuevo León	8
.....La llegada del fútbol a Monterrey	10
.....Proceso de construcción del Estadio BBVA-Bancomer	13
.....Otros casos de estudio de construcción de estadios en zonas de reserva ecológica urbana.....	17
Planteamiento del problema.....	25
Preguntas de investigación.....	26
Objeto de estudio.....	26
Justificación	27
Objetivos.....	27
Hipótesis	28
Capítulo 1. Marco teórico.....	29
Capítulo 2. Metodología.....	69
2.1. Selección del universo-muestra de estudio.....	70
Capítulo 3. El uso del automóvil como elemento central de la movilidad en los aficionados y habitantes de la zona	110
Capítulo 4. La representación social de los aficionados Rayados con su equipo y estadio ante la molestia de los habitantes cercanos por este nuevo recinto	126
Capítulo 5. El medio construido y los cambios en el entorno ante la llegada del estadio.....	134
Capítulo 6. La sustentabilidad social y las relaciones sociales.....	141
Figura 6.2. Evocación jerarquizada para los aficionados acerca de la “sustentabilidad”.	142
Elaboración Propia.....	142
Conclusiones.....	147

C.1. Estrategias de movilidad.....	147
C.2. La representación social y sus impactos	149
C.3. Cambios en el medio construido	151
C.4. Sustentabilidad social y transformaciones en el entorno.....	151
Bibliografía.....	153
Lista de figuras.....	165
Anexos	169
1. Instrumento para personas que asisten al estadio	
2. Instrumento para personas que habitan en la zona cercana al estadio	
3. Lista de personas que participaron en la investigación con fotografías	
4. Lista de personas que participaron en aplicación de encuestas	

Introducción

El estadio BBVA-Bancomer ha generado grandes impactos para la Ciudad de Guadalupe, Nuevo León, desde el momento en el que se planeó dentro del Parque Ecológico La Pastora, durante su construcción y a partir de su inauguración. Podemos señalar que quienes viven cerca de la zona del estadio han desarrollado estrategias de representación social para adaptarse a este nuevo cambio.

En las avenidas cercanas al estadio las personas se trasladan diariamente hacia destinos tales como la escuela, trabajo, compras o paseos recreativos. Además, durante los partidos de fútbol, aficionados e implicados en el desarrollo del espectáculo deportivo generan grandes cantidades de desplazamientos, los cuales son realizados en automóvil, autobús, motocicleta, metro y *transmetro*, causando embotellamiento vial y accidentes en dichas avenidas.

En este capítulo introductorio presentamos la estructura de esta tesis, los antecedentes relacionados a la construcción del estadio mencionado y el planteamiento del problema.

Estructura de la tesis

La presente tesis está compuesta por el presente capítulo introductorio, el marco teórico, la metodología y una serie de capítulos sobre la discusión de los resultados, además de la conclusión general. El marco teórico se compone de conceptos que aportan diversos autores sobre los temas de movilidad, representación social, medio construido y sustentabilidad social. En el apartado de metodología se describe sobre la selección del universo, muestra del estudio, contexto del área, localización, medio físico y la elaboración del instrumento. Se generaron cuatro capítulos, que corresponden a la discusión de cada una de las variables.

Antecedentes

El deporte ha encontrado un campo fructífero en el Noreste de México, particularmente en el estado de Nuevo León. En este apartado de antecedentes se describirá el desarrollo del béisbol y el fútbol profesional, los cuales son los deportes con mayor número de aficionados en la mencionada entidad federativa, partiendo de que en las instalaciones de un parque de béisbol se inicia la historia del fútbol regiomontano. Con el paso del tiempo este deporte se desarrolla y se crea la necesidad de construir un estadio para el Club de Fútbol Monterrey, S.A de C.V. en un parque ecológico del municipio de Guadalupe, Nuevo León. Además se muestran otros casos de estudio de construcción de estadios en zonas de reserva ecológica urbana.

El béisbol como primer deporte representativo en Nuevo León

Aunque no se tiene un registro específico de la cuna del béisbol en México, existen varios estados en los que se practica de forma popular este deporte, tales como Nuevo León, Sonora, Sinaloa, Tamaulipas, Veracruz, Yucatán, entre otros (Rivera , Huerta , & Rodríguez, 2008). Los orígenes del béisbol en Nuevo León se remontan a finales del siglo XIX, muy probablemente por su cercanía geográfica con los Estados Unidos. Cerca de 1890, ocurrieron los principales cambios que definieron la vocación industrial de Monterrey y sus alrededores. Por ejemplo, durante el gobierno del General Bernardo Reyes es cuando se impulsaron las industrias regiomontanas de la fundición, el vidrio, cemento y la cerveza, entre otras (Aparicio, Ortega & Sandoval, 2011). En este contexto, empresarios y trabajadores estadounidenses llegaban al Norte de México ante un período de industrialización y de modernización que generó la construcción de vías férreas. Dichos grupos de extranjeros traían sus formas propias de recreación.

En 1888 comenzaron los trabajos de la línea del Ferrocarril del Golfo, para comunicar a Monterrey con Tampico y Ciudad Victoria, en el vecino estado de Tamaulipas (AGENL, 1995). Casi inmediatamente el béisbol llega a Nuevo León, siendo la población de San Juan Cadereyta el lugar donde se señala que se llevó a cabo el primer juego al año siguiente (Figura 1.1). En ese tiempo, durante la construcción de la mencionada línea, el coronel Joseph Andrew Robertson, quien dirigía esta obra, como descanso para el trabajo pesado invito a sus trabajadores a jugar un partido de béisbol con el fin de conmemorar el aniversario de la Independencia de los Estados Unidos, el día 4 de julio de 1889 (Silva, 2013).



Figura 1.1 Parque de Béisbol en San Juan, municipio de Cadereyta, Nuevo León.

Foto: Alondra Barrón, 2016.

Al ir tomando preferencia en Nuevo León este deporte, de la mano del crecimiento en infraestructura de la capital Monterrey, se decide crear el parque de Béisbol Cuauhtémoc y Famosa en el año de 1939, siendo la casa del equipo de Los Industriales, ahora llamados Sultanes. Esta edificación marcará un hito en el surgimiento del otro deporte representativo neoleonés: el fútbol.

La llegada del fútbol a Monterrey

En el año de 1863 en Inglaterra se establecieron las reglas del actual fútbol asociación, por Ebenezer Cobb Morle, dando lugar a su separación del rugby (Figura 1.2). Este deporte fue traído a México en el año de 1902 por un grupo de mineros ingleses avecinados en la ciudad de Pachuca, Hidalgo, quienes crearon la Liga Mexicana de *Football Amateur Association*, conformada por los equipos *Orizaba Athletic Club*, *Pachuca Athletic Club*, *Reforma Athletic Club*, *México Country Club* y *British Club* (Samuel, 2012).

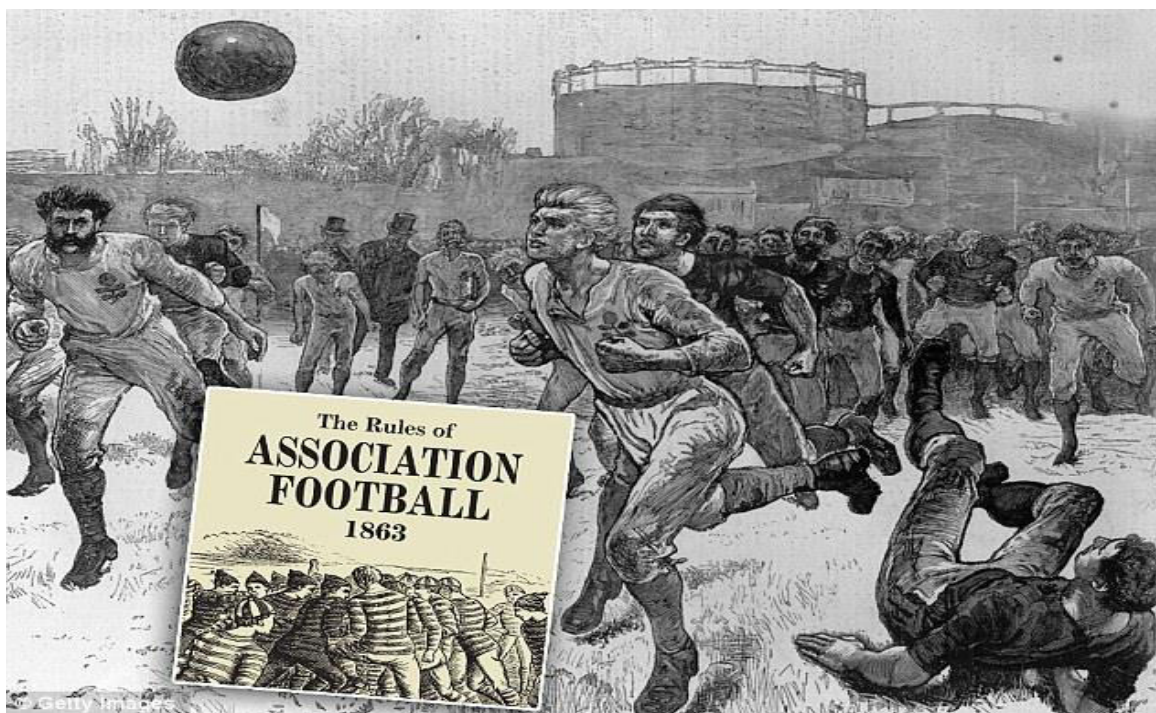


Figura 1.2. Reglas Fútbol 1863. Fuente: (Samuel, 2012).

El fútbol llegó a la capital del estado de Nuevo León en el año de 1945, con el nacimiento del Club de Futbol Monterrey, S.A de C.V., en un momento que la ciudad se encontraba en crecimiento y el deporte popular era el béisbol. El equipo no contaba con infraestructura para realizar su primer juego, por lo que *El Monterrey* tuvo que debutar en el Parque de Béisbol Cuauhtémoc y Famosa el 19 de agosto de 1945, sede de los partidos de local en el periodo 1945-1946 (Figura 1.3). De 1946 a 1952 el equipo que más tarde tomaría el nombre de *Rayados*, en

honor a las tribus que habitaron originalmente el territorio neoleonés, se retiró de la liga por problemas económicos y anímicos, debido a un accidente de autobús donde murieron varios de los integrantes (Rayados, 2015).



Figura 1.3. Primer partido del Monterrey en Parque de Béisbol Cuauhtémoc.

Fuente: (Club de Fútbol Monterrey, 2016)

El equipo que también ha portado el nombre de *La Pandilla* regresa nuevamente a jugar, pero esta vez se instala en el Estadio del Instituto Tecnológico de Monterrey (ITESM), inaugurado el 17 de julio de 1950 para el equipo de *football americano Borregos Salvajes* (Figura 1.4). El Monterrey jugará como local en este recinto durante el período que abarca de 1952 a enero de 1973, cuando se muda al Estadio Universitario, sede del equipo de fútbol Tigres de la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL) (Estrada, 2015).



Figura 1.4. Estadio Tecnológico de Monterrey, Nuevo León.
Foto: Arnulfo Alvarado, 2015.

Previamente, en el año de 1957 surgieron los *Jabatos de Nuevo León*, quienes en 1960, por problemas económicos son adoptados por la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL) en 1960, cambiando su nombre a Tigres (León, 2016). Cabe mencionar que el Club de Fútbol Monterrey juega en el Estadio Universitario de la UANL (Figura 1.5) de 1973 a septiembre de 1980, cuando regresa Tecnológico (Ortega, 2015).



Figura 1.5. Estadio Universitario de la U.A.N.L.
Foto: Mauro Barbosa, 2016.

Con el paso del tiempo, el fútbol ha ido tomando más popularidad, aumentado a su vez el número de aficionados y generando problemas por falta de capacidad para albergar en los dos últimos inmuebles mencionados a los aficionados de Tigres y de Rayados. En este sentido, el Club de Fútbol Monterrey se dio a la tarea de construir una nueva sede en la zona del Parque La Pastora en el municipio de Guadalupe, Nuevo León, cuyo nombre es el *Estadio BBVA-Bancomer*.

Proceso de construcción del Estadio BBVA-Bancomer

Tanto el estadio del ITESM como el de la UANL, fueron construidos para los equipos representativos del football americano de ambas casas de estudio. Sin embargo, es el fútbol asociación o *football soccer* el deporte que mayores cantidades de aficionados congrega cada fin de semana en ambos inmuebles.

Hasta el año 2014, el mayor inmueble construido en el área metropolitana de Monterrey (AMM) donde se celebran partidos de fútbol profesional es el ya mencionado Estadio Universitario, también conocido como “El Volcán”. Tanto la sede como el equipo de los Tigres de la UANL están concesionados al Grupo Fomento Económico Mexicano S.A. de C.V. (FEMSA) para su administración. Inaugurado el 30 de Mayo de 1967 y con un proyecto original que contemplaba albergar a 90 mil personas aproximadamente, el Estadio Universitario tuvo que ver disminuida su capacidad, por problemas de presupuesto, a 42 mil aficionados (Tigres, 2015).

El 2 de agosto 2015 se inaugura el recinto más grande del AMM para la práctica del fútbol profesional, el Estadio BBVA-Bancomer, casa del Club de Fútbol Monterrey, con una capacidad para 51 mil espectadores (Bancomer, 2015) y elemento de interés de esta investigación (Figuras 1.6 y 1.7).

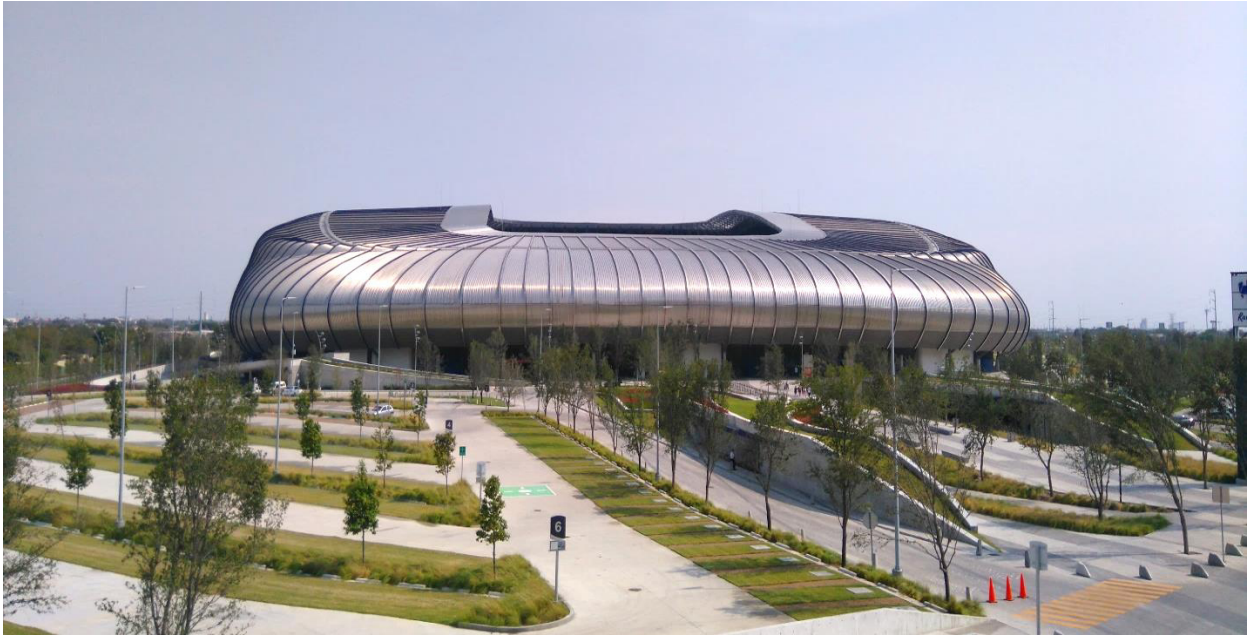


Figura 1.6. Estadio BBVA-Bancomer.
Foto: Azucena Barboza Alanís, 2016.



Figura 1.7. Construcción del Estadio BBVA-Bancomer.
Foto: Azucena Barboza Alanís ,2014

La directiva del equipo anuncia el 30 de diciembre del 2006 que planea construir un nuevo estadio, pero no es hasta el 24 de abril del 2008 que la empresa de origen inglés *Hok*, presenta la propuesta de realizar un estadio compartido para el Monterrey y los Tigres, cuyo diseño elevado se proyecta sobre el lecho del Río Santa Catarina, con un costo de 300 millones de dólares. Ambos equipos rechazan la propuesta.

En ese mismo año, el 8 de septiembre, los directivos de FEMSA anunciaron en presencia del entonces Gobernador de Nuevo León, Natividad González Parás, que en terrenos colindantes al Parque La Pastora, en el municipio de Guadalupe, existía un proyecto en el que se propone la construcción de un corredor ecológico, razón por la que se elige la zona para llevar la obra a cabo. El 1º de octubre, el Congreso del Estado se niega a dar el comodato al grupo FEMSA del terreno colindante a La Pastora, el cual es de 60 años.

Más tarde, el 11 de febrero del 2010, la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) pone sellos de clausura en los accesos al terreno, porque una empresa llamada Geotecnia e Ingeniería de Monterrey, S.A. de C.V. (GEOIMSA) realizó estudios que no estaban aprobados por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). Ese mismo año, el 31 de marzo, se da la aprobación para el comodato de 60 años y con esto poder inicial la construcción del estadio. El 6 de agosto del 2010, un nuevo Gobernador de Nuevo León, el Lic. Rodrigo Medina, la entonces alcaldesa de Guadalupe, Lic. Ivonne Álvarez y el Ing. José Antonio Fernández, representante de FEMSA, presentan el proyecto, faltando solamente el permiso municipal de construcción.

Casi un año después, el 17 de marzo del 2011, por el cambio de uso de suelo y de coordenadas en la solicitud incorrectas, la SEMARNAT niega la solicitud a FEMSA. El 19 de mayo del mismo 2011, FEMSA vuelve a presentar la solicitud con coordenadas correctas ante la SEMARNAT para el cambio de uso de suelo. Sin embargo, el 23 de junio se hace una denuncia ciudadana ante la PROFEPA

por violaciones a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, por la SEMARNAT para la construcción del estadio. A pesar de la denuncia, el 5 de agosto la SEMARNAT cambia el uso de suelo del terreno colindante al Parque La Pastora. Así, el 16 de septiembre del 2011 se comienza el desmonte del terreno en el predio de 26 hectáreas.

El Club de Fútbol Monterrey reportó que se encontraron árboles nativos y que estos serían plantados en otra parte de la ciudad. A los pocos días, el 1º de noviembre, Ivonne Álvarez, en su calidad de munícipe de Guadalupe da el permiso para la construcción del estadio, dando inició formalmente a las obras, cuyo final debió haber sido antes del 2 de agosto del 2015, fecha en que simbólicamente lo inaugura el Presidente Enrique Peña Nieto.

Cabe agregar que después del primer juego en el inmueble, han aparecido muchos inconvenientes en la construcción, como la falla estructural de uno de los puentes peatonales de acceso, el enorme calor que se guarda al interior o las molestias que genera el ruido en los animales del Zoológico de La Pastora (Figura 1.8) (Luque, 2015). Sin embargo, son los efectos en el entorno del estadio que permiten plantear el problema de esta investigación.



Figura 1.8. Vista al BBVA-Bancomer desde Parque La Pastora.

Foto: Azucena Barboza Alanís, 2016

Otros casos de estudio de construcción de estadios en zonas de reserva ecológica urbana

En el siguiente apartado se mencionan los casos de los estadios Arena Amazonia, construido para el mundial Brasil 2014, al de la Universidad de Chile y el del Boca Juniors. Estos inmuebles comparten la característica que se construyeron en zonas de reserva ecológica urbana, al igual el estadio BBVA-Bancomer, pues se han visto envueltos en diferentes problemas ambientales por el impacto que estos generan, además de otras dificultades asociadas a los vecinos que habitan en los alrededores del proyecto del estadio, quienes en ocasiones se han unido hasta el punto de detener el proyecto y no poder concretar su construcción.

○ Estadio Arena Amazonia.

El estadio Arena Amazonia, localizado en Manaus, la capital del estado de Amazonas, fue construido para el Mundial de Fútbol Brasil 2014 y cuenta con una capacidad aproximada de 42,300 localidades (Figura 1.9). En los inicios de la

construcción del estadio, grupos de indios amazónicos estuvieron en desacuerdo que el estadio se ubicara en esta zona. “En la calle, las opiniones de la gente se encuentran divididas. Algunos festejan que allí se realicen los partidos del Grupo D. Pero también hay grupos que rechazan el torneo, con los indios amazónicos a la cabeza” (Zamith, 2014).

Uno de los principales problemas con los que se enfrenta el estadio es en cuestión de vialidad. No hay parada de metro ni de tren ni tampoco muchas plazas de aparcamiento (Benítez, 2014). La única alternativa es el autobús, pero la ruta está mal indicada. A lo anterior se suman “graves problemas de desplazamiento urbano proporcionados por un sistema de transporte público caóticos siguen esperando soluciones urgentes por el Gobierno de Amazonas” (Pires, 2014).

El estadio quedó en abandono después del campeonato Mundial de Fútbol Brasil 2014, convirtiéndose en un elefante de hormigón sin uso. Los planes que se tenían para el estadio al quedar en este estado de abandono, eran convertirlo en cárcel, pero se descartó la idea. Actualmente está en negociaciones para ser privatizado y que no genere más pérdida económica. El gobernador José Melo del Estado de Amazonas declaró sobre dos empresas que están interesadas en administrar el inmueble, con el fin de que los costos no sean para la dirección estatal. El diario Hondusports, (2016) señaló que “el foco es transformar este estadio en una arena multiuso, realizando grandes eventos deportivos y culturales para que se pueda auto gestionar y generar recursos para invertir en el deporte”.

El parecido del estadio BBVA-Bancomer con este recinto, es debido a que los dos fueron construidos en zonas de reserva ecológica y ambos presentaron la problemática relacionada a la vialidad. Ambos fueron ubicados en zonas donde el tránsito se congestiona, aunado a la no aceptación de ciertos grupos de vecinos. Sin embargo, el en el tiempo que el inmueble de los Rayados lleva en uso, se presentan llenos y está muy lejos de ser un estadio abandonado, ya que su planeación no fue para un evento específico.



Figura 1.9. Vista actual estadio Arena Amazonia.
Foto: Google maps (2016)

- Estadio de la Universidad de Chile.

Este inmueble es un proyecto de uso deportivo de la Universidad de Chile, el cual se ha retrasado en su construcción por diversos estudios, los cuales han encontrado que el estadio generará un gran impacto ambiental y vial. El club de la Universidad de Chile comenzó a pensar en este proyecto el 25 de junio del 2011. La empresa que tiene concesionado al club de fútbol de la “U”, que lleva por nombre *Azul Azul*, llegó a un acuerdo con el Rector de la Universidad de Chile, para la construcción del estadio de fútbol en terrenos del Parque Laguna Carén, localizado en Pudahuel, en la periferia de Santiago de Chile (Figura 1.10).

“Los problemas principales que se tienen para el proyecto son debido a los estudios para determinar el impacto ambiental que conllevaría la construcción de un recinto deportivo de esta magnitud, sumando las consecuencias viales que implicaría” (El gráfico, 2015). Este parque es parte del “Sistema Metropolitano de Áreas Verdes y Recreación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), el cual cuenta con una superficie de 1,000 hectáreas. El alcalde de

Pudahuel, Johnny Carrasco, mencionó que el proyecto será de beneficio para la comunidad de vecinos y no habrá problemas pues podrán vivir tranquilos "pues nos preocupa de sobremanera la preservación del ecosistema de la Laguna Carén, como también el posible colapso de la ruta 68 que afectaría no solo la calidad de vida de los vecinos de Lomas de Lo Aguirre y Ciudad de los Valles, sino de todos los habitantes de la región" (Emol, 2014). Este proyecto se sometió a una evaluación de impacto ambiental y un estudio de sistema de transporte urbano.



Figura 1.10. Terrenos Parque Laguna Carén.

Foto: Emol (2014)

En el año 2014 se descartó que el proyecto fuera en el lugar conocido como Laguna Carén y se planeó construir, paralelamente a reforestar el llamado Cerro Amapola, en donde se crearía un parque público para los vecinos de Pudahuel de 28 hectáreas con multi canchas, señalando que "el estudio de impacto ambiental implica más de 150 análisis y sus respectivas derivaciones" (Zuñiga, 2015). El proyecto está diseñado para albergar a 35,000 aficionados (Figura 1.11), afectando probablemente el sistema de vialidad, por lo que "Azul Azul tendrá que someter su proyecto al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), vía un estudio, ya que la edificación tendrá una carga de ocupación superior al mínimo fijado en el Reglamento correspondiente y como se contemplan más de 1,500

estacionamientos, la institucionalidad tendrá que revisar y aprobar un Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) conforme a la exigencia de la reglamentación de Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC) del Ministerio de Vivienda y Urbanismo” (Herman, 2014).

Se tenía pensado que el estadio comenzara a construirse en el 2016, para terminarse en el 2017, pero solo se ha presentado el anteproyecto. “La idea inicial de Azul Azul era tener el terreno definido a fines del 2011, el 2012 lo iban a utilizar para conseguir los permisos y acuerdos con la Municipalidad respectiva. Luego el 2013 comenzar la edificación y luego presentarlo en 2014. Incluso desde Azul Azul soñaron que el recinto fuera sede de la Copa América 2015, pero todo eso quedó en una nueva promesa de la concesionaria en este tema que no pueden cumplir” (Redgol, 2015). A inicios del 2016, aún estaban pendientes los estudios medioambientales y de vialidad. Este atraso ha provocado que el proyecto se posponga para el 2020. En la (Figura 1.11) puede observarse el proyecto en los terrenos de Parque Laguna Carén.



Figura 1.11. Proyecto Parque Laguna Carén.

Foto: El dínamo (2014)

- Estadio de Boca Juniors

El siguiente proyecto a revisar es que se elaboró para el equipo de fútbol Club Atlético Boca Juniors de Argentina, cuya planeación se comenzó en el año 2012. Este inmueble estaría ubicado en 3.2 hectáreas de los terrenos llamados “Casa Amarilla” y tendrá una capacidad aproximada de 75 mil aficionados. En este caso, los vecinos no están a favor de este proyecto (Figura 1.12).

Anteriormente, el propietario de este predio fue el Instituto de Vivienda de la Ciudad (IVC), el cual tenía como proyecto construir un complejo habitacional de 1,200 casas para personas de bajos recursos. El 13 de Septiembre del 2010, Mauricio Macri, entonces Presidente del Boca y actual Presidente de la Nación Argentina desde 2015, compró un tercio del predio, pensando en el proyecto para el equipo. Perimbelli (2016) señala que la iniciativa de ese proyecto “tuvo su freno como consecuencia de las movilizaciones de vecinos, organizaciones e hinchas de Boca que no quieren abandonar la Bombonera”. Actualmente, en el 2016, la directiva quiere construir una tribuna en el tradicional estadio de la Bombonera (Figura 1.13), para aumentar la cantidad de aficionados. En el Diario El Clarín del 30 de junio del 2015 se señala que se han realizado sondeos en el barrio y que el 65% de los vecinos está dispuesto a vender directamente al club, remarcando que el 50% de los terrenos comprados serán usados para construir la nueva tribuna y que la superficie remanente será destinada a espacio público (Jurado, 2015). Cabe agregar que algunos vecinos están a favor, pero otros están en contra de que sus terrenos sean vendidos, por lo que no se ha llegado a un acuerdo común.



Figura 1.12. Vecinos inconformes terrenos Casa Amarilla.

Foto: Perimbelli (2016)



Figura 1.13. Proyecto para estadio del equipo Boca Juniors.

Fuente: Torello & Scotto (2012)

En este apartado se describieron casos de estadios en zonas de reserva ecológica, para analizar y hacer una comparación, encontrando similitudes con el estadio de este estudio el BBVA.-Bancomer. Haciendo una comparativa del caso de estudio estadio BBVA-Bancomer con los demás estadios, el Arena Amazonia desde los inicios de su construcción presentaba grandes problemas de vialidad, los habitantes se quejaban que tenían que tomar rutas que les hacían tomar más tiempo de desplazamiento pues cambiaban la ruta que recorrían y falta el equipamiento urbano para las paradas de autobuses. La similitud con el BBVA-Bancomer es, que en el caso de Guadalupe, Nuevo León, también se presentan problemas de vialidad, se cuentan con los carriles para los automóviles, pero podemos considera que hacen falta áreas peatonales para quienes se desplazan hacia el inmueble. Además, para aquellos que tienen una ruta de automóvil establecida, se enfrentan a la dificultad de cambiar su recorrido por el amontonamiento vial.

El proyecto del estadio de U de Chile presenta problemas similares a los del estadio BBVA-Bancomer, ya que los dos proyectos se sitúan en zonas de reserva ecológica, causando daños a la flora y fauna. En estos terrenos se encuentran cauces de agua, que pueden presentar riesgos a los habitantes de los alrededores si este aumenta en temporadas de lluvias. A diferencia del proyecto en Guadalupe, Nuevo León, el estadio del equipo de la Universidad de Chile no ha iniciado su construcción.

La problemática del Estadio Boca Juniors se relaciona con la del estadio BBVA-Bancomer ya que varios de los vecinos que habitan a los alrededores también estaban inconformes con el proyecto en los terrenos de la Pastora, por el aumento de ruido y de tráfico durante los partidos del equipo. Sin embargo, una diferencia estriba en que aparentemente no hubo propuestas por parte del Club de Fútbol Monterrey para ampliar la capacidad del estadio del ITESM.

El tomar como antecedentes al béisbol como primer deporte representativo en Nuevo León y la llegada del fútbol a Monterrey permiten comprender cómo se fue generando la aparente necesidad de construir el Estadio BBVA-Bancomer. Además, el considerar otros casos sobre construcción de estadios en zonas de reserva ecológica urbana nos permite pasar al planteamiento del problema de esta investigación.

Planteamiento del problema

“El planteamiento y sus elementos son muy importantes porque proveen las directrices y los componentes fundamentales de la investigación; además, Resultan claves para entender los resultados” (Hernández, Fernández-Collado & Baptista, 2006).

Como ya mencionamos, en agosto del 2015, en el municipio de Guadalupe, Nuevo León, México, se ha inaugurado un proyecto de para espectáculos deportivos con el nombre de “Estadio BBVA-Bancomer”, básicamente para los juegos de local del Club de Fútbol Monterrey, S.A de C.V., el cual ha generado un gran impacto para la zona donde está ubicado y a sus alrededores. Así, desde su construcción hasta que comenzó en funcionamiento se han presentado una serie de problemas de tipo social, económico, ambiental, cultural y urbanístico.

Lungo (2004: 57) menciona que “tampoco se ha reflexionado sobre el impacto de los grandes proyectos en la práctica y en la teoría de la planificación urbana, ni particularmente su papel en la conceptualización de la gestión de la tierra urbana, sus efectos en el funcionamiento de los mercados de tierra, la generación de plusvalías, etc.” En este sentido, identificando algunos problemas en torno al estadio destacan aquellos que tienen que ver con la movilidad urbana, particularmente de los peatones. Así, se puede apreciar que quienes se desplazan a pie corren el riesgo de ser atropellados, aunado a que las personas que habitan

cerca del estadio enfrentan los problemas de autos estacionados por aficionados que van al partido que no dan la oportunidad de acceso a sus propias casas, ya que el estacionamiento del estadio está diseñado es para los llamados “abonados”, es decir que han comprado boletos preferenciales de localidades multianuales. El estadio cuenta con 3,500 cajones de estacionamiento para 51 mil aficionados, es decir un espacio de estacionamiento para casi 15 mil personas.

Preguntas de investigación

Ante la problemática observada, se plantean las siguientes preguntas de investigación:

- ¿Cuáles son las estrategias en la movilidad en los habitantes de los alrededores del estadio y el Parque La Pastora?
- ¿Qué impactos se han generado en la representación social a partir de la construcción del estadio?
- ¿Qué cambios hay en el medio construido a partir de la llegada del estadio?
- ¿Cuáles son las transformaciones de la sustentabilidad social que generó el estadio en el entorno?

Objeto de estudio

Por lo tanto, exponemos que el objeto de estudio de esta investigación es: **el impacto en la movilidad y en la representación social del estadio BBVA-Bancomer en las personas que viven alrededor.**

Justificación

Este estudio reposa en la necesidad de analizar si el inmueble en cuestión aumenta la llegada de personas a la zona, sumado a las adaptaciones que han hecho a su vida y a su espacio quienes habitan alrededor del estadio BBVA-Bancomer.

Objetivos

Esta investigación se centra en los diferentes impactos causados en las personas que habitan en los alrededores de la zona en cuanto a movilidad y representación social desde la llegada del estadio BBVA-Bancomer. De aquí se desprende como objetivo general de esta investigación:

- Describir la movilidad y la representación social ante los impactos generados por el Estadio BBVA-Bancomer en el municipio de Guadalupe, Nuevo León.

Podemos señalar que los habitantes cercanos a la zona del estadio buscan estrategias de adaptación ante los cambios presentados en su medio desde la inauguración del estadio, en los aspectos de movilidad, así como de sustentabilidad social y ambiental. Por lo tanto, ante la necesidad de describir los impactos y transformaciones que se han generado, se desprenden los siguientes objetivos específicos:

- Examinar las estrategias que presentan los habitantes en cuanto a movilidad.
- Conocer los impactos en la representación social por la construcción del estadio.

- Determinar los cambios en el medio construido alrededor de la zona del estadio
- Analizar las transformaciones de la sustentabilidad social en el entorno

Hipótesis

El inmueble deportivo BBVA-Bancomer es un proyecto urbano que ha generado una serie de impactos sociales, económicos, ambientales y urbanos relacionados entre sí. Por lo tanto, la hipótesis para esta investigación señala que:

El estadio BBVA-Bancomer, generará cambios en la representación social de las personas al identificarse con el inmueble, como consecuencia esto atraerá a más población aumentando los conflictos en la movilidad en la zona.

Este capítulo introductorio permitió conocer la estructura del presente documento, así como los antecedentes que facilitan el entendimiento de la importancia del deporte profesional en el AMM como elemento generador para la construcción de un estadio en un área urbana de conservación ecológica. Así, con la información analizada pudimos pasar al planteamiento del problema, al exponer las preguntas de investigación, el objeto de estudio, la justificación, los objetivos y la hipótesis de partida para este trabajo. Con esta información podremos pasar al capítulo que hace énfasis en el marco teórico.

Capítulo 1. Marco teórico

“La combinación de tráfico rodado intenso, barreras y dificultad para cruzar las calles da como resultado una serie de desvíos molestos y unas restricciones poco razonables a la circulación peatonal”
(Gehl, 2006: 153).

El marco teórico de esta investigación está conformado por los conceptos de movilidad, representación social, medio construido y sustentabilidad social. A partir de estas nociones, se busca explicar los diferentes tipos de desplazamientos de las personas, los medios y modos de transporte para trasladarse de un lugar a otro por la ciudad, entendiendo por qué la gente va a un estadio, el cual a su vez es un lugar donde las personas conviven, crean grupos sociales, generan una identidad social y un sentido de pertenencia con los elementos construidos en la ciudad.

1.1 La Movilidad

La movilidad en la zona del Parque La Pastora ha presentado cambios a partir de la inauguración del estadio BBVA-Bancomer. Podemos mencionar que las vialidades se adecuaron para poder conducir la gran cantidad de autos y camiones que se desplazan tanto de manera cotidiana como en los días de juego, pero esto no ha sido de gran ayuda ya que sigue presentándose tráfico vehicular. En cuanto a *movilidad peatonal*, se encuentra un puente para desplazarse hacia el otro lado de la calle, con un elevador incluido para personas con discapacidad, pero consideramos que se encuentra descuidado. Igualmente, hay señalización para conducirse hacia el estadio, pero apreciamos que hacen falta banquetas por fuera del inmueble para trasladarse a pie, pues tanto aficionados como personas que transitan diariamente tienen dificultad al caminar por la avenida primaria que conduce al estadio, corriendo gran peligro.

En este subcapítulo, el tema a tratar es sobre el concepto de *movilidad*, en el que se describirán teorías de autores que abordan dicho tema. En este sentido, partimos del concepto de movilidad, para posteriormente hablar de la *movilidad urbana* y de la *movilidad urbana sustentable*, considerando que existe un objeto construido en una zona de conservación urbana.

Concepto de Movilidad

La definición de “movilidad”, del latín *mobilitas -ātis*, según la Real Academia Española (2014) se refiere a la cualidad de movable, así como la palabra “movible” del latín *movibilis* significa que “por sí puede moverse o es capaz de recibir movimiento por ajeno impulso”. La movilidad es descrita por Caja Madrid (2010: 7) como “el movimiento de las personas y de mercancías independientemente del medio que utilicen para desplazarse: a pie, en transporte público, en automóvil, en bicicleta, etc.”. Es importante diferenciar entre los modos y medios de transportes los cuales son las formas en las cuales las personas se desplazan. Sena (2014: 28) señala que los modos de transporte “son los sistemas para la movilización que combinan redes, vehículos y operaciones, considerando a los medios de transporte como los diferentes elementos físicos que se utilizan en los modos para movilizar la mercancía”. El autor menciona que los modos pueden ser terrestre, marítimo, aéreo y ferroviario, mientras que los medios son los vehículos para realizar el traslado, como lo son camiones, bicicletas, aviones, helicópteros y trenes, entre otros.

El concepto de movilidad no solamente se refiere a estudiar los desplazamientos de los automóviles, autobuses y motocicletas, sino que también implica las interacciones de los peatones, cómo éstos se transportan por la ciudad para realizar sus actividades. Así, en la ciudad el peatón es el elemento más importante pues une los diferentes puntos del espacio urbano mediante sus desplazamientos,

los cuales a su vez son una necesidad de la sociedad, ya que podemos comprender que si no hay movimiento no existe la ciudad.

Vicent (2004: 28) clasifica de distintas formas los desplazamientos de las personas en movilidad residencial, movilidad cotidiana y migración. La movilidad residencial, se refiere a los desplazamientos que se inician desde la casa, mientras que la movilidad cotidiana se refiere al hecho de trasladarse diariamente para cumplir una serie de actividades en la ciudad, después de abandonar la casa y hasta antes de regresar a ella. Por su parte, la migración hace referencia a los desplazamientos internacionales, interregionales y el turismo. Dependiendo del lugar de destino y de procedencia, podemos hablar de emigración o de inmigración. Estos desplazamientos al combinarse pueden generar más tipos de movilidad, como por ejemplo la movilidad residencial, la cual combinada con la movilidad cotidiana, se hace referencia a las personas que van desde sus hogares a sus lugares de trabajo. Dentro de algunas disciplinas de las ciencias sociales se utilizan conceptos similares, como el de movilidad residencial o el de movilidad social, que hacen mención a cómo el sujeto se desplaza de un estatus socioeconómico a otro, sin embargo, este no es el enfoque que considera este trabajo.

Existen factores que impactan a los desplazamientos en el espacio urbano, los cuales están vinculados con el nivel socioeconómico, la edad, el género, el nivel de estudios y la ocupación. Sobre estos problemas Vasconcellos (2010: 89) menciona que existen personas que no tienen dinero para tomar un transporte, lo que de cierta manera está en función del género, así como a la edad. Por ejemplo, la facilidad de tener la posibilidad de pagar un transporte no es la misma para los niños, los adolescentes, los adultos mayores o los discapacitados. A este problema que enfrentan las personas que no tienen recursos para poder usar el transporte público, se suman los problemas financieros propios de una familia. La misma estructura urbana puede afectar la necesidad de desplazarse.

Uno de los factores que dificultan la movilidad cotidiana es el lugar de trabajo y su distancia al hogar del sujeto. Idealmente, las personas tienen que habitar en una zona más cercana para poder desplazarse con mayor facilidad diariamente al trabajo, sin embargo en altos porcentajes no ocurre así. Otro factor limitante de la movilidad es que las personas con discapacidad tienen dificultad en sus desplazamientos, pues no pueden realizar las actividades con facilidad debido a que, en general, las ciudades no están diseñadas de acuerdo a sus necesidades y el querer desplazarse por el espacio urbano se les vuelve muy complicado.

En cuestión de género, podemos considerar que las unidades no están diseñadas para las necesidades de las mujeres, sobre todo cuando alguna de ellas carga a un bebe o lleva a niños de la mano. En cuanto a la facilidad para trasladarse Lange (2011: 98) describe que la movilidad urbana cotidiana facilita a los habitantes de la ciudad el permanente tránsito entre distintos ámbitos de interacción social, distintas escalas territoriales y distintos sectores de la ciudad, y con ello, evidentemente, también distintas realidades socioculturales.

El autor menciona que hay varios ámbitos de interacción social. El primero son las experiencias en cuanto a sociabilidad, que son generadas a partir de la movilidad urbana y que se dan dentro del hogar, son las experiencias y las sensaciones inmediatas. El segundo ámbito es el privado, el cual se inicia en la vivienda, el cual se da con el ambiente más cercano que es la familia, los amigos y los vecinos, siendo aquí donde se crean los lazos emocionales fuertes. El tercer ámbito es el que se da en las redes interpersonales, con personas que comparten una misma afinidad, los cuales se dan en las colonias o vecindarios, manifestándose más allá de los grupos de vecinos y de profesionales, así como de las afinidades religiosas, políticas o escolares, entre otras. Un cuarto ámbito lo conforman las relaciones no tan cercanas, en referencia a las personas que se conocen de vista o a las relaciones con extraños, en donde no se dan lazos tan íntimos sino más bien superficiales. Estos distintos ámbitos, al mezclarse, crean una diversidad en lo sociocultural, en cuanto a estatus sociales, actividades o roles. La movilidad

urbana se relaciona con ciertos ámbitos de las ciencias sociales y para que los contactos sociales producto de los desplazamientos se desarrollen se deben de crear interacciones entre culturas.

Las ciudades con el paso del tiempo se fueron adecuando al uso del automóvil, dejando de lado a las personas con discapacidad y a las que se desplazan a pie o en bicicleta. Cabe recordar que “la marcha es el principio y el fin de todo desplazamiento” (Newman & Kenworthy, 1999). Los problemas generados por adaptar la ciudad a los vehículos automotores se han traducido en que las personas se desorientan en las calles y no se sienten libres para andar por ellas. Además, hay accidentes de tránsito por falta de respeto a los derechos de los ciudadanos, mal diseño de vialidades, falta de andadores para personas que van en bicicleta o caminando además de señalética confusa, lo que provoca que no se generen espacios que sean puntos de encuentro. Podemos agregar que para crear soluciones coherentes para poder regenerar la traza urbana, es importante ver desde la perspectiva de las personas y de sus necesidades. Por lo tanto, es necesario saber cómo está estructurada la ciudad para ver cómo se generan los desplazamientos en ella, cuáles son las actividades y los factores que influyen en la movilidad urbana.

Es importante reconocer que los sistemas político y económico impactan en la manera como se construye la ciudad. En este sentido, el Estado, como institución, es responsable de la toma acciones en sectores como desarrollo urbano, transporte público y tránsito. Por su parte, el sector privado representa a las industrias de la construcción y automotriz, además de ser el dueño de los capitales financieros, por lo que son quienes en muchos casos influyen en la toma de decisiones en cuestiones de desarrollo urbano. La gente es quien se beneficia o sufre por esa toma de decisiones porque la persona es quien utiliza los sistemas de transporte o se ve involucrada en los problemas de tránsito. A partir del análisis del concepto de movilidad se desprende la importancia de pasar al de movilidad urbana.

1.1.2. Movilidad Urbana

Así como las personas tienen necesidades básicas como alimentarse y descansar, la movilidad urbana se convierte en una necesidad básica. Caja Madrid (2010: 7) describe a la movilidad urbana como un derecho social que es necesario de preservar y garantizar de forma igualitaria, puesto que las personas para realizar sus labores de cada día tienen que desplazarse hacia distintos lugares, ya sea para trabajar, estudiar, comprar alimentos, pagar servicios o divertirse. Sobre los lugares, Augé (2000: 22) describe que los espacios de la ciudad están cargados de identidad e historia, además de ser espacios animados en donde se mezclan las actividades administrativas, festivas y comerciales. A los espacios que las personas utilizan como conectores de paso de un lugar a otro, el autor los llama no lugares, los cuales son las instalaciones en donde se da la circulación acelerada de personas y bienes como los medios de transporte como lo son automóviles, trenes y aviones, vías rápidas, los andenes. Sin embargo, podemos agregar, que son los desplazamientos hacia o a través de estos espacios los que facilitan la movilidad en la ciudad.

Partiendo de que el vocablo latín *urbe* es equivalente a *ciudad*, la movilidad urbana se desarrolla dentro del espacio donde se emplazan las ciudades. Herce (2009: 15) describe que “la movilidad de las personas ha adquirido una importancia muy superior a la que tenía en periodos anteriores de la sociedad contemporánea”. El autor considera que, al paso del tiempo, la movilidad en las ciudades se ha ido transformando, sin embargo, al pensar en este concepto se piensa en el transporte. Así, las formas de movilidad en las ciudades llevaron diferentes etapas de cambio desde la movilidad pedestre hasta la movilidad en coche. La primer etapa para desplazarse el hombre tenía que trasladarse hacia distintos puntos caminando esto se le conoce como locomoción pedestre, después al pasar del tiempo las necesidades cambiaron ya que el hombre necesitaba llegar a lugares más lejanos, y caminando tardaría mucho tiempo en llegar a su destino, así que de ahí surgió otra etapa la locomoción ecuestre, ayudada por animales

como el caballo y el asno. Con la ayuda de estos animales el sujeto no sólo llegaba en menos tiempo a su destino, si no que ya podía llevar consigo productos para vender en otros lugares. Después de esta locomoción ecuestre seguiría la locomoción rastrera, la cual consistía en estirar elementos como carretas con la ayuda de la fuerza de animales para llevar más objetos. Con el paso del tiempo, a fines del siglo XVIII, llega la locomoción rodada, la cual más adelante dará origen al automóvil con toda la variedad de vehículos que aún en el siglo XXI se sigue utilizando.

Cada ciudad tiene una identidad propia la cual la ha obtenido con el paso del tiempo, y esta va unida con la vida de las personas. Las ciudades se diferencian unas de otras por su movilidad, en función de la forma en que las personas se trasladan y los diferentes tipos de vialidades. La manera de vivir de las personas, la cultura que tienen, además del clima de cada región, influye en la forma de la ciudad. Cerdá (1867: 681) menciona que cada urbe se constituye como una entidad colectiva con existencia propia, independiente y autónoma, unida solo a la gran vida de la humanidad. Es decir, por medio de las vías trascendentales que recogen y transmiten la vialidad urbana al sistema viario universal, o bien recogiendo y transmitiendo desde esta la urbe el movimiento que le viene de los demás puntos de la actividad social del universo.

Los elementos de la movilidad urbana muchas veces se heredaron del pasado. Por ejemplo las vías de comunicación, las del ferrocarril, las formas de las calles y su trazo. Por consecuencia, si estos elementos anteriormente se diseñaron de una forma que ahora no se necesita, se forman obstáculos. Las ciudades han sido, a lo largo de su historia, plásticas y cambiantes. Vivas & Ribera (2007: 14) hablan de que las transformaciones de las realidades urbanas han seguido un ritmo determinado, bastante concreto. Los procesos de cambio y metamorfosis urbana ya no siguen la misma cadencia, es decir, las ciudades arquitectónicamente y socialmente se transforman casi de forma instantánea.

Al paso del tiempo las ciudades han cambiado constantemente y se han creado diferentes formas de ocupar el espacio, pues la residencia, el trabajo y entre otras actividades que realizan personas ya no están solamente en un área fija, sino que estas se encuentran en lugares más alejados. Podemos decir que en las ciudades contemporáneas hay una diversidad de desplazamientos y de conexiones que componen la movilidad urbana. Para entender los comportamientos de estas ciudades, hay que analizar la infraestructura de su movilidad. Primeramente es analizar los flujos que están ahí y las personas circulan o están entre ellas, algunas son visibles y otras no. Por ejemplo los conductos, las ondas eléctricas, los cables o los tubos, además de otros elementos como la tecnológica, la arquitectura y los anuncios forman parte de la movilidad.

En los países en desarrollo la movilidad urbana se condiciona por factores históricos, sociales, económicos, políticos y espaciales de escala macro o micro, además de ser de orden estructural o coyuntural (Montezuma, 2003: 175). Sin embargo también existen factores que impactan a la movilidad cotidiana, como son el crecimiento urbano acelerado, la desarticulación entre la forma urbana y los sistemas de movilidad, además de la concentración de actividades en las áreas centrales que está acompañada de una segregación socioeconómica y espacial (FAU, 2016). Además, podemos señalar que las ciudades se estructuran en función de los diferentes usos de suelo en su territorio, ya que se encuentran actividades diferentes en cada uno de sus espacios. Por ejemplo, pueden encontrarse espacios para el comercio, los servicios o la diversión, que son actividades cambiantes, lo que genera que las personas vengán hacia este tipo de actividades generando diferentes tipos de movilidad en la ciudad y con esto diferentes formas de uso en la expansión del territorio, lo que provoca que la ciudad crezca sin un control, expandiéndose constantemente y haciendo que a las personas les sea atractivo habitar en el centro, lo que las obliga a residir en las periferias.

Los lugares como autopistas, aeropuertos, hoteles o estaciones de servicio de gasolina, los cuales son espacios públicos, generan un tipo de movilidad en la ciudad cambiante, pues en estos lugares se llevan a cabo diversidad de actividades crean una movilidad de diferentes grupos sociales, generando nuevas formas de interacción social.

Otro elemento que se encuentra en los espacios públicos pero que a su vez es privado es la banqueta, pues como lo menciona UAEM (1999: 91) se cataloga como una extensión del espacio privado sobre el espacio público convirtiéndose en un lugar que limita la movilidad de los automóviles que cruzan por el espacio que les corresponde, pero de igual manera se genera convivencia. Son lugares donde nos mezclamos, pero no son espacios fijos, sino lugares que son de paso, pero aunque no se crea una identidad fija, sí se crea una identidad cambiante. Podemos señalar que el crecimiento expansivo de la ciudad genera cambios en la ciudad y en movilidad. Borja (2003: 27) al hablar sobre la informalidad de los asentamientos o su carácter de “producto aislado”, señala que en estos espacios existe un déficit grave de infraestructuras básicas, tales como agua, saneamiento, energía, transporte, equipamientos sociales, entre otras, además de que estas tienen un alto costo, lo que ha conducido a que se planteen soluciones con criterios monofuncionales que contribuyen a fragmentar el territorio y aumentar la insostenibilidad y la descohesión social.

Rodríguez (2015: 8) describe un elemento importante de la movilidad urbana, la banqueta. Los peatones la utilizan trasladándose de una forma natural para realizar sus actividades diarias, caminando hacia sus casas, trabajos y escuelas. En la banqueta, las personas caminan seguras, se crean interacciones sociales como hablar con los amigos y vecinos.

Cortés, Orozco Gatica & Cifuentes (2016: 200) mencionan sobre los problemas que enfrentan las personas por los problemas que presentan las banquetas en la ciudad de Morelos, México, las cuales se encuentran en mal estado, no son

seguras para caminar, la señalización vial es poca y en algunas calles, las banquetas no fueron integradas en la calle.

La ciudad en el siglo XXI se caracterizaba por la movilidad mecanizada y por los desplazamientos individuales. Santos & De las Rivas (2008: 15) describen que en la ciudad van en aumento los movimientos cotidianos de ida y vuelta, que son de la residencia al trabajo, a los equipamientos o a los servicios, lo que ha generado más tráfico automotriz. Las ciudades se van transformando, no solamente en función de los elementos físicos que la componen, sino también debido a la tecnología. Las relaciones sociales que hay dentro de la ciudad se dan en los espacios urbanos, pero cada vez más se están dando interacciones desde la tecnología formando un nuevo tipo de ciudad que hay que analizar y entender. Sobre esto Borja & Muxí (2000: 36) comentan que hay optimizar la movilidad y la accesibilidad de los ciudadanos, además de considerar que cada una de los espacios de las áreas metropolitanas es una condición para que la ciudad democrática sea real.

El concepto de movilidad urbana se ha ido transformando a lo largo del tiempo, en la medida en que las personas cambiaron sus formas de desplazarse. Con ello la movilidad urbana también cambió al desarrollarse nuevas formas de hacer ciudades, las cuales tienden a ocupar mayor extensión en el territorio. Podemos señalar que aunque hay una coincidencia en la expansión urbana, hay ciudades que han sido planeadas y otras han crecido sin una planeación, sin embargo ambas presentan problemas en cuanto a la movilidad. Desde finales del siglo XX, se comenzó a discutir sobre el concepto de *sustentabilidad*, como una medida de dejar un mundo mejor a las futuras generaciones, por lo que en el siguiente subtema consideramos importante hablar sobre el concepto de *movilidad urbana sustentable* y su relación con la construcción de inmuebles como los estadios, considerando su relación su entorno natural y social.

1.1.3. Movilidad Urbana Sustentable

La definición de “sustentable” según la Real Academia Española (2014) es relativa a aquello que se puede sostener o defender con razones. Otra palabra que va relacionada con este concepto es “sostenible” y significa que se puede mantener. Un significado más, especialmente en ecología y economía, es que se puede mantener durante largo tiempo, sin agotar los recursos o causar grave daño al medio ambiente. La palabra “sustentable” apareció acompañada del término “Desarrollo Sustentable” en 1987 en el informe *Nuestro futuro común*, también conocido como *Informe Brundtland*, realizado por la Comisión Nacional del Medio Ambiente y del desarrollo (CMMAD), en el cual participó la Dra. Gro Harlem Brundtland. La definición de este concepto es “satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las propias necesidades” (Reichmann, 1995: 2).

La finalidad del desarrollo sustentable es el poder mejorar la calidad de vida de las personas, pero a su vez conservando el medio ambiente y utilizando adecuadamente los recursos naturales, para seguir manteniendo el equilibrio del planeta. Sobre el concepto de *sustentabilidad urbana*, Aponte (2007: 23) menciona que debe de haber un estado de equilibrio entre las dimensiones social, económica y ambiental en el espacio de la ciudad. La discusión de sustentabilidad urbana incorpora el tipo de interacción que se establece entre ciudad y región, que hace posible la vida urbana. El autor agrega que los estudios de metabolismo urbano destacan tanto los insumos de la región hacia la ciudad, como los flujos de la ciudad hacia la región.

Lezama & Domínguez (2006: 160) describen que no hay una ciudad ideal sostenible sino que ésta se conforma con sus características ambientales propias, regionales y condiciones sociales o económicas, reconociendo que no todas las ciudades atraviesan por los mismos problemas. Para estos autores la sustentabilidad ambiental, sin embargo, debería ocupar un lugar privilegiado, dado

que constituye el soporte de las otras dos dimensiones del concepto de desarrollo sustentable. Los procesos de desarrollo que sólo favorecen los aspectos económico o social han llevado al agotamiento y degradación de los recursos naturales, aunado a que la presión antropogénica, cada vez más fuerte, demanda más de estos recursos, ya sea en forma de materia prima o de servicios ambientales. En el caso de la *movilidad urbana sustentable*, Lizárraga (2006: 20) la define en función de los patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales equilibradamente para evitar los impactos negativos contra la economía, el medio-ambiente o la sociedad.

Para poder tener una adecuada movilidad urbana sostenible es necesario que en los espacios públicos se utilicen medios para disminuir los contaminantes. Por ejemplo, fomentando el uso de bicicletas y el caminar para poder disminuir el uso del automóvil, además de promover que los desplazamientos de las personas que se dirigen hacia distintos puntos sean más cortos y en menos tiempo. Miralles & Marquet, (2012: 1) describen que la movilidad sostenible se genera utilizando medios de transporte no mecánicos como ir a pie o en bicicleta y se expresa a través de los desplazamientos que menos contaminen. Para poder tener una movilidad urbana sostenible es necesario hacer planes y modelos en donde esté presente lo social, económico y lo ambiental. Para la planificación de un modelo de movilidad sostenible, Jiménez (2009: 6) menciona que se deben integrar procesos que pivoten sobre un sector de transporte moderno y flexible, pero también es necesario adoptar un enfoque integrador con otros sectores, como el energético, así como considerar las diferentes pautas urbanas e interurbanas, las dinámicas sociodemográficas y los procesos urbanísticos y territoriales que tienen efectos sobre la movilidad, planteando así soluciones integrales y coherentes.

En España, el Ministerio de Fomento (2016) ha propuesto acciones para la movilidad urbana sostenible llamadas “Estrategia de Movilidad Urbana” y “Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (EESUL)”, las cuales

definen cinco áreas desde el punto de vista sostenible, ambiental y económico. La primera trata sobre el territorio y la planificación del transporte junto con sus infraestructuras, el segundo es contra el cambio climático y la disminución de depender de la energía, el tercero es la aumentar la calidad del aire y disminuir el ruido, el cuarto es mejorar la salud y la seguridad, mientras que el último punto es la gestión de la demanda energética. En este sentido, para la movilidad urbana sustentable se deben de tomar en cuenta aspectos enfocados a reducir los impactos al ambiente, ya que por ejemplo en la movilidad cotidiana nos trasladamos por avenidas hechas con cierto tipo de materiales. Por lo tanto, para darle mantenimiento a estas avenidas se necesitan materiales naturales y si estos no son adecuados, además de afectar la propia movilidad, afectarán al ambiente. Estos impactos están enfocados en los recursos naturales, los materiales y las personas. El primer impacto está relacionado con los recursos que son escasos, tales como el hierro, los minerales, los plásticos, el látex, las piedras y el asfalto, los cuales son utilizados para la pavimentación de las avenidas o para elaborar carros. Cuando estos materiales son desechados, por ejemplo, los aceites que tiran los automóviles y las llantas viejas que se van desgastando generan impactos en el ambiente.

Para que en las ciudades pueda desarrollarse la movilidad urbana sustentable habrá que reducir el uso de los combustibles, disminuir el uso de los carros, utilizar materiales más amigables con el ambiente al momento de hacer las vialidades, respetando al máximo al ecosistema que se encuentra en el entorno al hacer nuevos caminos, buscando integrar la movilidad con el ambiente. En suma, la movilidad urbana estudia los distintos desplazamientos de las personas para realizar sus actividades, aunado a que la movilidad urbana sostenible propone formas de reducir los impactos, desde el punto de vista de respeto a los recursos naturales como una herencia a las generaciones futuras, conservando el equilibrio con el medio ambiente utilizando diferentes recursos para transitar por la ciudad.

En lo referente a esta investigación, la movilidad urbana se relaciona con la representación social, ya que en ambos casos y para fines de este proyecto consideramos que los grupos sociales generan identidades al dirigirse a un estadio ya sea caminando o transportándose en colectivo o en familia, interactuando con diferentes personas e identificándose con un mismo equipo deportivo.

1.2 La Representación Social

Como ya mencionamos, el Club de Fútbol Monterrey materializa su idea de tener un estadio propio, el BBVA-Bancomer, en el municipio de Guadalupe, Nuevo León. En su antigua casa, el estadio del Tecnológico de Monterrey, se generaron experiencias para los aficionados que crearon una identidad en torno al equipo. Aquel recinto, además de estar ubicado en la capital del estado, tenía una vista hacia el Cerro de La Silla, un importante símbolo para los regiomontanos, lo que por mucho simbolizaba identidad y pertenencia para el aficionado. El nuevo inmueble busca reunir a los aficionados de siempre con las nuevas generaciones.

Denise Jodelet (1986: 473) señala que la representación social (RS) es un conocimiento socialmente elaborado y compartido, constituido a partir de experiencias, informaciones o modelos de pensamiento que se reciben o transmiten mediante la tradición, la educación y la comunicación social. A partir del sentido común, los grupos crean un pensamiento práctico que facilita el dominio del entorno social, material e ideal. Para la autora, representar es “sustituir a” o “estar en lugar de”, por lo que el estudio de las RS analiza el proceso de construcción de la realidad, mediante los procesos simbólicos de las conductas. En este apartado, nos interesamos por analizar las representaciones que se generan en los objetos, particularmente en torno a los estadios, considerando la identidad que tiene una sociedad con un equipo y su estadio.

1.2.1 Concepto sobre Representación Social

La definición de “Representación” proviene del latín *repraesentatio*, *-ōnis* según la Real Academia Española (2014), referida a la acción y efecto de representar. Entre otros significados, la representación es una imagen o idea que sustituye a la realidad, considerando que un conjunto de personas que están representadas por una entidad, una colectividad o una corporación. El concepto de “Social” proviene

del latín *sociālis*, la misma Real Academia Española menciona como lo perteneciente o relativo a la sociedad, además de que es perteneciente o relativo a una compañía o sociedad, así como a los socios o compañeros, aliados o confederados. Estos dos conceptos unidos forman la “representación social”, tomando en cuenta que puede referirse a un conjunto de diversos fenómenos tanto psicológicos como sociales, estudiado por disciplinas tales como la sociología y la psicología.

Serge Moscovici (1979: 17), en su obra *El psicoanálisis, su imagen y su público*, describe acerca del término de representación social además de los diferentes comportamientos de las personas. Su teoría destaca porque el autor crea la forma de estudiar las cogniciones y creencias culturales, las cuales son organizadas por jerarquías para poder entender un objeto dentro de un grupo social, además de enfatizar los procesos sociales que hay en la comunicación sobre los discursos, ya que estos se afianzan y también se transforman. Para el autor la RS está conformada por dos ramas, las cuales son la figurativa y la simbólica. Por tanto, dentro de la RS es posible que se le aplique un sentido a una figura y a la figura se le aplique un sentido. Moscovici describe que la representación social es una modalidad particular del conocimiento y su función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos. La representación es un conjunto de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen inteligible la realidad física y social se integran en un grupo o en una relación cotidiana de intercambios, liberan los poderes de su imaginación.

En las RS, debido a las condiciones en las que son pensadas y constituidas, surgen en momentos de crisis y conflictos, por lo que estas representaciones son clasificadas en tres diferentes tipos de condiciones de emergencia, los cuales son la dispersión de la información, la focalización del sujeto individual y colectivo, así como la presión a la interferencia del objeto socialmente definido. En la primera condición, relacionada con la dispersión de la información, esta información está desorganizada, ya que las personas para formar una idea de unos objetos

precisos cuentan con una información que es insuficiente. La segunda condición es la focalización, la cual menciona que una persona o una colectividad están focalizadas debido a que están dentro de una interacción social como hechos que conmueven los juicios y las opiniones. La tercera condición, presión a la interferencia, señala que dentro de la sociedad se presiona para que las personas emitan sus opiniones, sobre hechos que son del interés público, además de que las situaciones y las relaciones que tienen las personas hacen que estas gentes en todo momento respondan a los intereses del resto. Estas tres condiciones anteriores generan y forman en conjunto una RS.

Todas estas condiciones están relacionadas con un objeto significativo esto en cuanto a lo social. Moliner (2007: 137) creó seis puntos llamados condiciones favorables para la emergencia en la representación social. El primer punto para que se genere la RS se relaciona con los objetos que aparecen en diferentes formas en la sociedad con el nombre de polimorfos, al ocurrir esto se producen interjuegos en los grupos que están involucrados. El segundo punto son los grupos, los que pueden ser estructurales o coyunturales, ya que los intercambios entre diversas personas y las prácticas que estas personas comparten por un objeto social, es lo que genera la emergencia de la RS. El tercer punto menciona que para que una Representación Social se necesita una coyuntura, donde se encuentran los grupos que son preexistentes y que están confrontados hacia un nuevo objeto que tiene alguna problemática. El cuarto punto es sobre los interjuegos, los cuales son la identidad y la cohesión social y son quienes crean una RS. La dinámica social es el quinto punto sobre las relaciones de un grupo hacia un objeto o en relación de otros grupos sociales con el mismo objeto. El sexto objeto es la falta de ortodoxia, que se da cuando las personas de un grupo están controladas y reguladas en sus actividades por normas obligatorias y esto no permite que se genere la RS.

Páez (1987: 297) menciona cuatro características sobre las RS. La primera consiste en seleccionar y retener algunos hechos relevantes del discurso

ideológico y descontextualizar algunos rasgos de este discurso. La segunda es descomponer este conjunto de rasgos en categorías simples y objetivar los conceptos del discurso ideológico referente al sujeto en grupo. La tercera característica consiste en construir un “mini-modelo” o teoría implícita, explicativa y evaluativa del entorno partiendo del discurso ideológico del sujeto. La cuarta y última característica, según este autor, es el proceso que reconstruye y reproduce la realidad para otorgarle un sentido y procurarle una guía operacional para la vida social, para la resolución de problemas y conflictos.

Jodelet (1986: 472) menciona que los fenómenos que se presentan en las representaciones son distintos y pueden tener diferentes niveles de complejidad y distintos significados. En RS se habla sobre un sentido común, así como de la operación de algunos procesos generativos y funcionales enfocados al pensamiento social. La autora señala que las representaciones sociales se presentan bajo formas variadas, más o menos complejas, ya que son imágenes que condensan un conjunto de significados, al mismo tiempo que son sistemas de referencia que nos permiten interpretar lo que sucede, e incluso, dar un sentido a lo inesperado. Además, las RS son categorías que sirven para clasificar a las circunstancias, a los fenómenos y a los individuos con quienes tenemos algo que ver, postulando teorías que permiten establecer hechos sobre ellos. A menudo cuando se les comprende dentro de la realidad concreta de nuestra vida social, las representaciones sociales son un conjunto de imágenes, sistemas de referencia y categorías. Al ser estudiadas, las representaciones sociales deben de generar una pregunta principal, la cual es sobre el objeto de representación que se va a analizar, considerando si este objeto tiene distintas apreciaciones, si hay suficiente información o no se encuentra toda sobre el objeto de representación. Aunque no todos los objetos estudiados sean precisamente RS, existen puntos en común para poder identificar un objeto social que genere una representación social. Entre estas coincidencias, podemos mencionar que los mecanismos para que se genere una representación son la objetivación y el anclaje, estos mecanismos explican cómo lo social transforma un conocimiento en representación. Rodríguez

(2009:19) nos describe que la objetivación es el proceso que transforma la información abstracta en conocimiento concreto. Por medio de la comunicación se crean significados figurativos, metafóricos o simbólicos que son compartidos en distintos grados. Este proceso de objetivación implica otros como la selección, la esquematización y la naturalización. El anclaje, por su parte, es la incorporación de eventos, acontecimientos y significados extraños a categorías familiares dentro de un grupo social específico. Ambos, la objetivación y el anclaje, se enfocan en analizar a las personas que incorporan lo familiar o lo extraño en sus actividades simbólicas. Como una combinación de ambos procesos, el autor menciona a la trascendentalización, la cual consiste en hacer abstracciones de lo que es concreto, es decir, poner simbolismos a objetos específicos. En este sentido, lo extraño no es la única fuente de configuración de las representaciones, sino otros universos simbólicos que trascendentalizan algunos aspectos del mundo y de la vida social.

La RS convierte lo desconocido en algo familiar a través de los mecanismos de “objetivación” y “anclaje”. Así, la objetivación es la propiedad de transformar lo abstracto en concreto, mientras que el anclaje es el enraizamiento social de la representación. Referente a la objetivación, Jodelet (1986: 473) señala que se trata de un proceso socio cognitivo que condensa los contenidos esenciales de un objeto en un esquema o “núcleo figurativo” que naturaliza al objeto, convirtiendo las figuras o elementos del pensamiento en elementos de la realidad. La objetivación sirve para materializar ideas y significados, además de hacer corresponder las cosas o ideas con las palabras. Con esto podemos ver que el concepto de RS y las definiciones sobre el tema, nos permiten pasar a analizar la relación que puede darse entre los objetos y las RS.

1.2.2 Representación en los objetos

Abric (1994) señala que las RS están organizadas alrededor del núcleo central y sus elementos periféricos. El núcleo central es el lugar donde se concentran

aquellos elementos que están fuertemente arraigados e inamovibles de la representación. Este núcleo está fuertemente marcado por la memoria colectiva, es estable y coherente, además de que presenta resistencia al cambio, ya que toda modificación del núcleo central acarrearía una transformación completa de la representación. Por su parte, los elementos periféricos, organizados alrededor del núcleo, constituyen el contenido de la representación, su parte más accesible, pero también la más viva y la más concreta. Estos elementos permiten la adaptación de la representación a las evoluciones del contexto y defienden al núcleo central contra posibles cambios de la representación. La transformación de una representación se opera transformando sus elementos periféricos.

Mora (2002: 7) menciona que es la RS el conocimiento que tiene como objetivo comunicar, estar al día y sentirse dentro del ambiente social, además de que se origina en el intercambio de comunicaciones del grupo social, al tiempo que es una modalidad particular del conocimiento en la que se elaboran comportamientos y se genera una comunicación entre las personas, las cuales se integrarán en un grupo. En la representación hay dos partes: la figurativa y la simbólica, por lo que es posible atribuir a toda figura un sentido y a todo sentido una figura. Rodríguez (2009: 20) describe que las representaciones producen significados para que la gente pueda comprender, actuar y orientarse en el medio social, las cuales permiten describir, clasificar y explicar los fenómenos de la realidad cotidiana, constituyendo mecanismos y fenómenos para el desarrollo de la vida en sociedad. Durkheim (1986: 74) señala que las ideas, los objetos y los sentimientos que tienen como objeto las cosas sociales no poseen privilegios sobre los otros, porque no tienen un origen distinto, sino que están formados históricamente y son un producto de la experiencia humana.

Las personas al identificarse con un objeto, le tienen un sentimiento especial al recordarles alguna experiencia de algún acontecimiento en algún momento de su vida. Sobre la experiencia humana y los sentimientos, Dewey (1986: 125) describe que la experiencia humana se realiza por la existencia de recuerdos que son

filtrados por la imaginación de manera que respondan a las exigencias emotivas, al tiempo que las cosas en la imaginación adquieren mayor importancia cuando se remodela la experiencia, ya que son cosas que no tuvieron realidad. A lo largo de su existir las personas construyen experiencias y recuerdos en su memoria por medio de la imaginación y estos se lo dan a los objetos. Así, al compartir la experiencia sobre el objeto, se crea una afinidad de una persona a otra y se hace una interacción social con más personas a cerca de ese objeto. La RS no solamente estudia el comportamiento social de las personas, sino que también incluye las cosas materiales. Los símbolos que en este caso son los objetos y que son algo material, crean un conjunto de sentimientos junto con el objeto, hacen que las personas se sientan parte de una sociedad. Los grupos crean lazos con el objeto de pertenencia, al tiempo que estos objetos, al formar parte del imaginario de las personas, se quedan a lo largo del tiempo.

Giere (1999: 5) describe a los objetos como abstractos, es decir, como entidades imaginarias en las cuales sus estructuras pueden ser o no similares a determinados aspectos de los objetos en el mundo real. En este sentido, los objetos pueden ser imaginarios o existir en el mundo real. Por ejemplo, un estadio en alguna ciudad es un objeto con el cual las personas se identifican con él, ya que las experiencias que viven a causa de ese espacio quedan grabadas en la memoria colectiva, lo que se convierte en un sentimiento compartido por varias personas. Al pasar de los años va quedándose grabado en la memoria de las personas y este objeto los representa en una sociedad.

Dentro del marco de las representaciones sociales existe el uso del mapa mental, utilizado por Kevin Lynch (1998) en sus trabajos sobre la imagen de la ciudad. Guerrero (2007) señala que gracias al mapa mental se puede acceder a las dimensiones imaginarias de la RS. Con la imagen del mapa se puede acceder a observar los elementos significantes de la representación, así como su relación con los significados desprendidos de los signos lingüísticos. El autor considera que el mapa imaginario es una expresión de los procesos de objetivación y anclaje

que caracterizan la génesis y configuración de la representación social, a la vez que producto histórico-cultural.

Por tanto, existen RS que se generan en torno a un objeto construido al igual que existen RS producto de acontecimientos históricos, por lo que cuando ese objeto y las experiencias vividas se integran, los grupos sociales se apropian de ese elemento construido y lo hacen parte de una identidad. En este sentido, es necesario buscar la relación que se da entre RS e identidad cuando ese objeto es reclamado como una propiedad.

1.2.3. Identidad Social generada en los estadios

Según la Real Academia Española (2014), el vocablo “identidad” proviene del latín tardío *identitas, -ātis*, el cual derivado del latín clásico como “*el mismo*” o “*lo mismo*”. Este concepto se refiere al conjunto de rasgos propios de un individuo o de una colectividad que los caracterizan frente a los demás. Trujillo (2004: 5) describe que la identidad establece el qué y el dónde se encuentra la persona en términos sociales. Según el autor, *Identidad* no es solo una palabra que sustituye al ser, cuando alguien tiene esta identidad se le sitúa dentro de la sociedad mediante el reconocimiento de su participación dentro de las relaciones sociales. Al compartir las identidades, las personas crean relaciones y se van transformando constantemente. Silva (2006: 35-43) explica en su método, sobre la identidad, como se crea la construcción del imaginario en los grupos sociales y su cultura, además de la manera en que se relacionan entre sí, dialogando viendo, oyendo, paseando y recordando dentro de la ciudad.

En la identidad social Scandroglio, López & San José (2008: 81) mencionan que el individuo se forma por su identidad social al pertenecer a un determinado grupo social sumando el significado emocional y de valor. Canto & Morál (2005: 62) describen a la identidad social como aquella que define el lugar que ocupa un

grupo en el sistema de las relaciones sociales, es decir, las personas desarrollan una identidad social.

Topa, Moriano & Morales (2008: 363) remarcan que en algunas ocasiones se desarrolla la identidad social centrada en diferentes grupos organizacionales, tales como la unidad, el equipo de trabajo o la profesión, entre otras redes informales de contactos. Los autores agregan que “en la medida en que las personas estén más identificadas con su grupo, resulta más probable que actúen de acuerdo con una identidad social que está implicada por la pertenencia a dichos grupos”. Ramírez (2014: 29) señala que en las relaciones se construye la identidad, pero al mismo tiempo el autor describe que estas incluyen las no relaciones, las ausencias y las interrupciones, además de que no están enraizadas ni son estáticas, es decir, son construcciones en transformación.

Los diferentes deportes han ido progresando, acorde a la evolución de la sociedad, adaptándose a ella y es en el deporte en donde está presente la identidad social, Rodríguez (2000: 12) describe que no importan la edad o el sexo ni el resultado, pues lo importante para los aficionados es pasar un buen momento con su grupo social. Podemos afirmar que el deporte se comparte en grupo. Al respecto Pujadas (2010: 129) enfatiza que se comparte el espacio y se fortalece el proceso de individualización y el proceso grupal. Esta cohesión social en el deporte se genera dentro de los estadios deportivos en donde se reúnen las personas de diversas clases sociales, religiones y culturas. Sandel (2008: 119) describe que en estos recintos deportivos es en donde se genera la identidad en la sociedad, pues los aficionados no solamente asisten al estadio a ver a los jugadores, sino que experimentan dos importantes elementos de la vida pública que es la igualdad entre las personas y el sentimiento de pertenencia a un lugar concreto. Es en los estadios en donde conviven socialmente las distintas clases. En cuanto a la identidad social por medio del deporte, Funámbulos (2009: 102) menciona que esta se construye por medio de relaciones colectivas o individuales en torno al deporte, por afinidad o intereses.

Todorov (1991: 13-21) enfatiza sobre la importancia de la relación existente entre “nosotros” y los “otros”. Es decir, mi grupo cultural y social contra aquellos que no forman parte de ese grupo de pertenencia. Esta diferenciación se extiende a la diversidad de pueblos, ya sea a manera de grupos étnicos o religiosos, naciones o cualquier otra forma de construir una separación entre grupos que define la identidad de los mismos. Esta identidad se da en función del *etnocentrismo* o el “elevar a la categoría de universales los valores de la sociedad a la que yo pertenezco”. En el caso de un equipo deportivo, el ser fanático de ese equipo genera sentimientos imaginarios de pertenencia y propiedad, al tiempo que genera adversidades contra quien es partidario de otro equipo. Estas rivalidades pueden salir de los límites de una mera rivalidad deportiva.

La noción de identidad puede llevar hacia muchas direcciones, como por ejemplo, en lo conceptual como en lo político. Con lo anterior, podemos señalar que conforme a las experiencias de las personas, ellas le dan identidad a un objeto, que en este caso es *el estadio*. Cabe agregar que durante los eventos deportivos, muchas personas han vivido experiencias que han marcado su vida e identifican a ese objeto con esas experiencias, por lo que el deseo de volver hacia el estadio es constante. Podríamos agregar que dentro de una relación casi anónima, el estadio es un punto de encuentro y un elemento identidad, ya que se convierte en el lugar donde las personas se relacionan entre ellas y se sienten como grupo.

En este apartado vemos cómo la RS como producto de la elaboración de comportamientos y de la comunicación entre los individuos está íntimamente con la identidad social que nace a partir de que las personas comparten sus experiencias dentro de un objeto arquitectónico, en este caso el estadio. En este tipo de recintos las personas comparten sus experiencias al identificarse entre sí con un equipo deportivo. En consecuencia, se hace necesario abordar el tema del medio construido, donde se encuentra dicho elemento arquitectónico y su entorno.

1.3. Medio Construido

Un grupo humano establece una ciudad en determinado un entorno natural. El hombre para poder habitar y realizar sus actividades diarias construye elementos físicos en zonas naturales, al llegar un elemento construido, por ejemplo un estadio, modifica completamente el entorno natural. La llegada de la construcción del Estadio BBVA-Bancomer en una zona natural, como lo es El Parque La Pastora con su diversidad de flora y fauna, es un ejemplo de la inserción de elementos artificiales en el medio natural. En este subcapítulo se abordará la discusión teórica del concepto de medio construido, a la vez que se tocan aspectos sobre el medio ambiente urbano y los elementos contruidos en el subsistema urbano, tomando en cuenta que se trata de un estadio y su relación con el entorno natural.

1.3.1 Medio Construido

La expresión "medio construido" se refiere a la infraestructura y los recursos erigidos por el hombre, destinados a apoyar sus actividades, tales como edificios, caminos o parques, entre otros. A pesar de que el medio ambiente construido busca facilitar la vida cotidiana del ser humano, sus características y disposición pueden afectar la salud de los residentes la ciudad de diversas maneras. En este sentido, podemos apreciar que en especial en las zonas de bajos recursos, las personas pueden ser impactadas negativamente por su medio ambiente construido, como en el caso del transporte deficiente y el ruido del tráfico. Yunén (1997: 3) clasifica a los diferentes subsistemas como medio ambiente natural, medio ambiente social y el medio ambiente construido, señalando que entre ellos se establecen interrelaciones. Fernández (2011: 86) menciona que dentro del medio ambiente natural se encuentra el sistema urbano, definiéndolo como el conjunto de componentes dinámicos que forman a la ciudad, así como sus interrelaciones. El autor señala que existen dos componentes dinámicos. El primero de ellos es la sociedad con todo su conjunto de necesidades, costumbres,

hábitos y cultura. En este sentido, la sociedad ha evolucionado a formas cada vez más complejas, requiriendo nuevas formas de gestión y administración. El segundo componente dinámico es el medioambiente con sus posibilidades de aprovechamiento, en el que se encuentran a su vez dos grandes subsistemas, que son el subsistema del territorio natural y el subsistema construido.

Si consideramos que el medio físico es el componente primario del lugar, López (2012: 43) menciona que entre el medio natural y el medio construido hay una relación entre sí y con el entorno, que da forma a la estructura espacial del lugar. Al profundizar sobre el hábitat construido, Escalante (2007: 36) menciona que hay dos formas de entender el lenguaje del mundo desde el medio sensible, que son a través de la arquitectura y de los objetos físicos. Dichas categorías que se incluyen dentro del hábitat construido evidencian la potencialidad significativa del medio construido. Así, dentro de la ciudad hay una relación entre lo natural y lo construido, a lo que Maya & Velásquez (2008: 8) agregan que esta relación es un proceso que establece cambios continuos, donde el diálogo con el contexto crea nuevos significados. La calidad de lo urbano en cuanto a lo ambiental dependerá del equilibrio entre lo natural y lo construido, tomando en cuenta las relaciones espaciales y emocionales que se establecen con el medio y el significado cultural que puedan tener. Si el ambiente es el objeto con el que trabajan los arquitectos y urbanistas, Américo, Aragonés & Corraliza (1994: 460) señalan que se ha olvidado la necesidad de considerar al ambiente desde lo psicológico, ya que el valor del espacio depende de su interacción con él.

Hay diversas edificaciones en las ciudades que influyen en el paisaje por sus dimensiones y localización. García et al. (1997: 1) mencionan que se debe de tener en cuenta el emplazamiento, para que la construcción ayude a la conservación del ecosistema en donde se va a construir. Para esto, hay que estudiar la edificación pues será un elemento que cambie el entorno. La mayoría de las construcciones desconoce la importancia de la relación armónica con el medio ambiente.

García & Fuentes (2000: 18) describen que en el pasado las construcciones del hombre se relacionaban con el entorno natural mientras que las construcciones actuales quieren incorporar estilos arquitectónicos y materiales que no van de acuerdo con el clima, consumiendo, desperdiciando grandes cantidades de recursos naturales, la energía proviene de combustibles fósiles además que las construcciones dependen de equipos electromecánicos para la iluminación, enfriamiento e iluminación. Podemos señalar que las personas le dan valor al medio construido, ya que al interactuar con el espacio le dan un carácter simbólico que tiene su propia representación. El medio construido es algo físico, en este caso *el estadio* se relaciona con la identidad y con la RS, ya que al objeto se le ha dado un valor simbólico.

1.3.2. Medio Ambiente Urbano

Las primeras ciudades que se construyeron fueron en función de la agricultura. Melo (2006: 17) menciona que las personas necesitaban desplazarse para poder obtener sus medios de subsistencia y así abastecerse de materiales para las actividades de construcción, así como de gobierno en la ciudad. Para la construcción de las ciudades en el medio ambiente, se menciona que para mantener la producción agrícola en los espacios urbanos se realizaron infraestructuras adecuadas para la conducción y el riego de plantas. Por otra parte, se señala que las ciudades y su construcción surgen como una consecuencia de las guerras de expansión entre diversos pueblos con el objeto de ganar más territorios, lo que derivó en el origen de los primeros asentamientos conocidos como *ciudad*: Ur en Mesopotamia, hoy territorio de Irak, es una de ellas. Cuervo (2008: 47) describe que la ocupación del espacio viene del habitar, remarcando que a lo largo del tiempo el habitar está relacionado con dejar huella por medio de los objetos y la memoria. Así, el simple hecho de ocupar un espacio puede ser interpretado como tener un puesto, un lugar destacado, un objeto, pero se han planteado algunas aproximaciones muy concretas como una construcción

física, comunicativa y estética, en donde una común preocupación es el sentimiento de arraigo, así como la pertenencia del hombre con el lugar en el que habita como parte de afianzamiento e identificación del ser humano con el universo físico.

Vemos entonces que el hombre sigue relacionado con el medio ambiente natural, ya que no puede desligarse de la naturaleza. Se trata de una unión y de las acciones que el hombre ejecuta en un espacio que también repercuten en la naturaleza. Al paso del tiempo el ser humano ha ido buscando la forma de relacionarse con la naturaleza adecuándola a sus necesidades. El hombre se relaciona con los fenómenos físicos, geofísicos, biológicos o químicos, pero su presencia ha creado el medio social, en el cual la naturaleza también interviene, podemos señalar que el hombre a lo largo de la historia ha materializado los procesos naturales a su favor. Bifani (1999: 32) describe al medio ambiente construido como lo que se superpone al medio ambiente natural, es decir, como el proceso social-histórico que se lleva a cabo en un lugar dado, en un espacio que preexiste a la vida humana y a cualquier sociedad. La relación que existe entre el medio ambiente y el ecosistema se va rompiendo cuando el hombre aumenta su intervención, basándose en sus necesidades sociales y no en las del ecosistema.

Los cambios que se han formado a lo largo de la historia en la que el hombre se ha apropiado de la naturaleza pueden ser de dos formas. La primera es cuando la naturaleza y su ecosistema se pueden reproducir como un recurso renovable por sí solo. La segunda de estas formas es que la naturaleza para poder reproducirse requiere de la intervención del hombre, convirtiéndose en un artificio ecológico al tiempo que se convierte en un recurso no renovable. Además de estos dos puntos de la relación con el hombre y la naturaleza, Toledo (1981: 115) describe que también se pueden distinguir tres instancias con las que el hombre se relaciona diferencialmente, las cuales son el medio natural, el medio ambiente transformado y el medio ambiente social. El medio ambiente natural (MAN) es cuando el hombre crea una relación y se apropia del medio natural, cuidando y respetando la

reproducción natural del entorno. Por otra parte, el medio ambiente transformado (MAT) es cuando la naturaleza ha sido intervenida por la acción del hombre y con ello se pierde la facultad de que el ecosistema se renueve por sí solo. Además, en el medio ambiente social (MAS), también conocido como medio ambiente artificial, el intercambio ecológico que establece el hombre ya no es autosuficiente y el recurso natural ya no se puede reproducir. El hombre mientras se va organizando socialmente va transformando su entorno. En este caso el medio ambiente pasa de lo natural a lo social, es entonces donde aparece lo urbano o el medio ambiente construido, el cual es producto de la condensación en cuanto a lo material del trabajo social que se ha generado a lo largo de la historia, por la acción del hombre que interviene y cambia la naturaleza.

El medio construido se transforma continuamente y por el desarrollo el medio ambiente se ve afectado por diversos contaminantes que actualmente lo degradan por ejemplo el ruido, que afecta a diversas comunidades, este problema es de los más importantes y que sucede frecuentemente, se le conoce como contaminación sonora, siendo una amenaza para las personas y su calidad de vida. Sobre estos problemas Corraliza (1987: 203) menciona que en las concentraciones urbanas se ocasiona la contaminación sonora, generada por las actividades comunitarias como los espectáculos además del tráfico de los automóviles.

La transformación del medio ambiente urbano depende de diversos procesos en los cuales el hombre se apropia o transforma el medio ambiente inmediato de la ciudad. Ibarra, Puente & Schteingart (1984: 118) describen que el impacto ambiental en la urbanización se da de diferentes maneras. La primera de ellas hablando que el medio ambiente inmediato es la base de la producción en la construcción de lo urbano, ya que un medio ambiente transformado que está dentro de lo urbano pasa a ser un medio ambiente social-artificial, en lugar de ser un medio ambiente inmediato. Otra manera de hablar de impactos medioambientales de la urbanización se da cuando los medios ambiente alejados de la ciudad sufren alteraciones, por lo que se consideran como medios ambientes

sociales artificiales. Una tercera manera se relaciona con la forma para determinar el medio ambiente de la ciudad con el entorno inmediato, enfatizando en la producción del marco urbano buscando no afectar el medio ambiente. Podemos decir que el medio construido depende del ritmo de crecimiento de la población, así como de la ocupación del suelo, provocando el reemplazo y el cambio en las zonas naturales, las cuales pueden ser consideradas como bosques o como zonas de cultivo, entre otras. Por tanto, la ciudad interactúa con el medio ambiente natural, sin embargo, el espacio construido va más allá de la edificación de elementos arquitectónicos, ya que también se construyen lazos sociales.

1.3.3 Elementos Construidos: Estadios en el subsistema urbano

En medio ambiente se transforma en medio construido con la inserción de objetos artificiales. Galindo (1999: 16) menciona que la diferencia entre un objeto percibido y un objeto construido depende del punto de vista como se defina la diferencia o no entre ambos objetos. Desde cierto punto de vista, la diferencia es que en un objeto puede ser percibido solo o puede existir la presencia de la vivencia, la cual requiere convertirse en experiencia para configurar un objeto construido, es decir que ha sido elaborado a partir de la percepción de lo vivido. Estos objetos que conviven son los elementos construidos en función al deporte, como los estadios. López (2012: 42) señala que las instalaciones deportivas actúan como verdaderos elementos catalizadores de la vida social y urbana. El autor habla sobre la elección del lugar y la construcción del objeto para trascender y perdurar.

Es entonces el medio físico el elemento primario que se da origen en el lugar y este enlaza dos elementos, los cuales son el medio natural y el medio construido. El medio natural tiene una relación directa con el espacio percibido, que es el entorno, su topografía y las formas del terreno, siendo entonces que el medio construido está configurado por los elementos existentes en el entorno. La ubicación soporta el proceso de ocupación que el objeto construido origina, el cual al establecerse se dispone y genera un reequilibrio al crear nuevas relaciones en

el marco físico original. En nuestro caso, el lugar debe de manifestar el equilibrio entre la condición urbana del estadio y su interacción con el paisaje.

Las modificaciones en el entorno se componen de varios puntos en el cual la construcción de los estadios se ubica en el llamado medio cultural pues, el elemento arquitectónico se convierte en parte ya de la cultura de la sociedad. Sobre estos elementos contruidos, Aguiló (2012: 128) expresa que lo construido es la actuación que realiza el hombre con su entorno en el cual se expresa las aspiraciones y los valores de quienes construyen. Al pasar el tiempo, estas actuaciones son integradas con el paisaje y se convierten en elementos culturales de la historia del lugar. Así, las nuevas construcciones van expresando nuevos valores los cuales pueden ser iguales o diferentes de las antiguas construcciones. Estos valores tienen significados y permanecen estáticos en el lugar.

En elementos contruidos como son los estadios, se requieren ciertas exigencias para su construcción. Paramio (2004: 47) describe que estos elementos van desde la tecnología, la utilización de los materiales, las texturas y las formas arquitectónicas. Al pensar en la construcción del espacio deportivo, Andrada & Passos (2014: 2-6) mencionan que se deben de tomar varios puntos como su localización, los medios de transporte para conducir a los aficionados al lugar y la cantidad de personas que asistirán. Organizaciones como la FIFA (Federación Internacional de Fútbol Asociación) tienen una serie de normas para la construcción de estadios, la primera regla es sobre estudio de vialidades y de impacto en la región en donde se realizará la construcción del nuevo recinto. El segundo requisito es la seguridad de la instalación, entradas, salidas, puertas, las escaleras y rutas de evacuación en caso de peligro. La tercera es la orientación del campo y su estacionamiento, la capacidad total de asistentes para los asientos y cajones de estacionamiento, del cuarto al sexto requisito se describen las medidas de la cancha deportiva, comodidad de los espectadores, vestidores del equipo, asientos incluyendo a personas con discapacidad, baños, servicios de apoyo y la visibilidad en el campo. El séptimo punto se refiere a las zonas

comunes, suites reservadas para la federación y comités. La octava recomendación es sobre los medios de comunicación que cuenten con cabinas de prensa además de las conexiones a internet, teléfono y energía. La novena regla recomienda la iluminación así como las diferentes fuentes para el suministro de energía. Finalmente la décima recomendación describe sobre la comunicación las conexiones de internet, eléctricas y líneas telefónicas en relación con los demás departamentos, oficinas y a las de reuniones.

El hombre al interactuar con el medio ambiente natural no pierde sus vínculos con la naturaleza, ya las acciones que se realicen también repercuten en el ser humano. Al construir un estadio, los impactos sociales y culturales se expresan como identidades. Por tanto, se debe establecer una relación entre el medio construido y la sustentabilidad, ya que, como ya lo mencionamos, el medio construido se convierte en parte del medio ambiente natural, por lo que ambos deben de estar en equilibrio para no dañarse entre sí. Por tanto, hoy en día, la construcción de elementos arquitectónicos debe de estar pensada con criterios de sustentabilidad.

1.4. Sustentabilidad

Los seres humanos para satisfacer las necesidades básicas necesitan de los recursos, pero al no tener un control sobre ellos, pueden agotarse. En este sentido, el fin de la sustentabilidad es que estos recursos no se terminen, permitiendo lograr que las futuras generaciones puedan seguir desarrollándose. Para que la sociedad pueda lograr este equilibrio, hay tres condiciones que fundamentan la sustentabilidad los cuales son la social, la ambiental y la económica. En este subcapítulo el tema a tratar es la sustentabilidad. Para esto, se describen diferentes puntos de vista de sobre este concepto. Por tanto, se trata sobre el concepto de sustentabilidad, la sustentabilidad social y las transformaciones en la sustentabilidad social generadas por los estadios producto de los cambios en la zona donde estos son construidos.

1.4.1. El concepto de sustentabilidad

Como ya mencionamos, el concepto de *sustentabilidad* fue definido en el Informe de Brundtland en 1987, el cual está inspirado en responder a las necesidades del presente de forma igualitaria, pero sin comprometer las posibilidades de sobrevivencia y prosperidad de las generaciones futuras. El concepto de sustentabilidad implica que no se agoten los recursos naturales, ya que el crecimiento económico está ligado a estos recursos. Esto es, aunque el desarrollo está ligado a lo económico y a lo ambiental, también lo está con lo social. Leff (2011: 528) describe a la sustentabilidad y replantea la relación entre cultura y naturaleza, señalando que entre las diferentes significaciones culturales y los diversos potenciales de la naturaleza está implícito un proceso de apropiación cultural. En el marco de la cuestión ambiental, Guillermo & Escamilla (2011: 29) señalan que la palabra *sostenible* es asociada con la de desarrollo, ya que en los

años ochenta este concepto fue adoptado por los gobernantes. Además de tratar sobre temas relacionados con lo ambientales, la sustentabilidad tiene una fuerte relación con las personas y con su cultura. Esto es, dependiendo del lugar donde las personas habitan, aparecen diferentes comportamientos y es entonces que la sustentabilidad toma muy en cuenta la cultura, incorporándose a la cuestión ambiental y al punto de vista social. Acsehrad (1999: 37) menciona que si la sustentabilidad se ve desde el lado deseable, la definición construirá autoridad para que sean discriminados en su nombre las prácticas malas de las que sí son buenas, creando una lucha simbólica por este reconocimiento de autoridad para hablar sobre sustentabilidad. Como ya mencionamos, la sustentabilidad se compone de tres dimensiones, las cuales son la social, la económica y la ambiental. Ledezma (2006: 160) enfatiza que la dimensión ambiental debe de ocupar un lugar importante pues es el soporte de las otras dos dimensiones, pues los procesos que toman en cuenta los aspectos económicos y sociales son los que han degradado a los recursos naturales.

El enfoque social de la sustentabilidad toma en cuenta las relaciones sociales, buscando que se genere un equilibrio entre la naturaleza y las personas, además de que en todo el mundo se establezca un desarrollo en la sustentabilidad a nivel social y cultural. Nieves (1998: 11) señala que los aspectos sociales se consideran importantes para la sustentabilidad en función de que la naturaleza y las relaciones sociales generen equidad, a la par de cambios sociales y culturales. Sin embargo, para esto deben de participar todos los actores sociales equitativamente, tomando decisiones en cuanto a políticas para la mejora de los recursos naturales, sociales y económicos. Para la sustentabilidad, las relaciones sociales son una parte importante para su desarrollo, es ahí de donde parte la *sustentabilidad social*, la cual toma en cuenta algunos aspectos como la pobreza y el aumento de población. El concepto de sustentabilidad social ha ido cambiando a lo largo del tiempo. En esa evolución, la sustentabilidad ahora implica cuatro procesos, los cuales son sostenibles, robustos, resilientes y adaptativos. Calvente (2007: 6) menciona que no es solamente la supervivencia de una especie, sino de

las condiciones esenciales que se tienen que dar para que la especie pueda crecer y desarrollarse indefinidamente.

Los procesos mencionados tienen la finalidad de integrar la sustentabilidad con todo su alrededor. El primero, el proceso sostenible, menciona que los recursos no deben de ser agotados y no contaminar el entorno. El segundo proceso es el robusto, el cual mantiene las condiciones globales con grandes cambios para poder tener equilibrio, como la biosfera que enfrenta grandes sistemas desequilibrados, pero mantiene al planeta equilibrado. El tercer proceso es el resiliente, lo cual significa el poder recuperarse de algún evento catastrófico para volver al estado pasado. El cuarto proceso o adaptativo, se relaciona con la capacidad de evolucionar, para que una especie no se enfrente a la extinción. Las condiciones globales dependen de estos procesos anteriores y si su alteración impactará negativamente las condiciones del planeta se verán afectadas.

Como hemos visto, el objetivo de la sustentabilidad es mantener equilibrada las condiciones ambientales, económicas y sociales. Por tanto, para que se genere una buena sustentabilidad urbana, depende de que se administren correctamente los recursos ambientales, ya que cada vez más va aumentando la densidad de población en las ciudades, las personas necesitan continuar interactuando con la flora y la fauna. Por lo tanto la sustentabilidad en la ciudad implica el convivir sin dañarnos los unos a los otros, reducir en el consumo de recursos no renovables, utilizar menos contaminantes y ser amigables con el ambiente, encontrando maneras que la ciudad se vuelva más natural y renovable.

1.4.2. Sustentabilidad Social

Sobre la sustentabilidad social, Fiori (2006: 25) menciona que se busca favorecer la interacción entre las personas, fomentando una sociedad tolerante en donde se estimule la cooperación interfamiliar e intervecinal para cohesionar la vida de la comunidad, pues los lazos sociales son el bien más valioso que tienen las

sociedades humanas para su supervivencia como especie. El concepto de sustentabilidad social es creado a partir del de sustentabilidad ambiental, ya que al principio la definición no estaba bien estructurada, pues no se tenía un objetivo claro la parte de interacción humana. Foladori & Tommasino (2002: 625) mencionan que el concepto ha ido cambiando con el paso del tiempo, ya que hasta la década de los noventa del siglo XX, el concepto de sustentabilidad social se utilizaba por las instituciones como el Banco Mundial o la Organización de las Naciones Unidas (ONU) desde una perspectiva ecológica. En este sentido, ni el incremento de población ni la pobreza eran considerados un problema ligado a la falta de sustentabilidad social, sino ecológica. La sustentabilidad social se había enfocado en la pobreza y en el aumento de población. Así, la meta de los programas centrados en la sustentabilidad social era reducir la pobreza y poner un límite al crecimiento de población. Cabe agregar que por mucho la degradación ambiental va ligada con la pobreza. El concepto de sustentabilidad social cambió para recalcar lo importante que es la participación social y las cualidades de las personas para construir un futuro más justo.

Partiendo de que la sustentabilidad no solamente se centra en lo ambiental, sino también implica lo social, Cantú (2013: 39) aborda la necesidad de un cambio en la mentalidad de las personas, para que la sociedad se dé cuenta de que el entorno está configurado por relaciones humanas junto con una interacción con la naturaleza. Si esto no se hace, sobrevienen una gran cantidad de problemas ambientales y sociales, pues el ser humano está sujeto al régimen económico. Los factores que componen la sustentabilidad social son la participación de la sociedad y los movimientos sociales, pero si ambos no están equilibrados, no se podrá dar una sustentabilidad social adecuada. Hevia (2003: 5) señala que la sociedad se hace sustentable cuando expresa las distintas miradas y aproximaciones que frente a una misma realidad tienen las personas. Es importante la unión de todos los diferentes grupos los culturales, sociales, políticos y ecológicos para lograr un cambio en la sustentabilidad social, pues esto no solamente es trabajo de organismos políticos, sino de todos en conjunto. Para

hacer que una sociedad sea sustentable, las personas deben de llegar a un acuerdo ético para poder habitar de una manera más sostenible. Esto es, para que se llegue a un común acuerdo, se debe de dar un dialogo entre los diferentes grupos sociales, ya que después de haber compartido opiniones y terminado en común acuerdo, se darán condiciones para que las personas sepan respetar los derechos del mundo natural.

Por tanto, para que en las personas se pueda crear una nueva conciencia sobre la sustentabilidad, es necesario que la sociedad cambie su manera de relacionarse con el medio natural, implicando la unión de los diferentes grupos. El deporte, tanto en la práctica como en el espectáculo, es un medio para fomentar la sustentabilidad social. Por tanto, las instalaciones deportivas deben ser espacios que generen vínculos sociales. Un estadio, entonces, debe ser un espacio de sustentabilidad social.

1.4.3 Transformaciones en la sustentabilidad social generadas por los estadios

En los eventos deportivos se concentran grandes cantidades de personas, siendo el estadio el espacio donde se llevan a cabo dichos eventos. Por todo el mundo, el fútbol es el deporte que semana a semana atrae aficionados a este tipo de recintos. Ferraresi & Scaranti (2015: 219) resaltan la popularidad que genera el gusto de los aficionados para asistir a los partidos de fútbol. Así, con la llegada de la globalización, el fútbol se ha hecho aún más popular y con ello sobresale la necesidad de crear instalaciones para albergar las grandes cantidades de personas. Los aspectos sociológicos, tales como los medios masivos de comunicación, han hecho de los deportes parte de la cultura global. En este sentido, las actividades que se concentran dentro de los estadios combinan aspectos de tipo cultural, deportivo y social, siendo este último es el más importante, ya que los estadios son un punto de encuentro de personas que se ven en la necesidad de crear vínculos afectivos con estos espacios deportivos. Por

tanto, la construcción de un estadio debe estar fundamentada en criterios de adecuada sustentabilidad. El hecho de no considerar a los pilares de la sustentabilidad, puede derivar en una cadena de diversos problemas sociales y ambientales en el entorno urbano. Cornejo (2014: 45) menciona que los problemas urbanos son el resultado de factores de pobreza, desigualdad social y falta de recursos económicos, a lo que habría que agregar lo que López (2012: 337) señala sobre los espacios deportivos al considerarlos recintos en los que las actividades deportivas se complementan con actividades sociales y culturales.

Referente a las transformaciones en la sustentabilidad social, Pérez (2007: 123) enfatiza en que los costos y beneficios del capital sean distribuidos equitativamente, con la población actual, pensando en el bienestar de las futuras generaciones. La sustentabilidad social se alcanza cuando tienen bienestar las generaciones futuras. Relacionado con el estadio es cuando los ingresos se dividen en partes iguales para el beneficio de los edificios, las carreteras, los recursos naturales y el medio ambiente. UDA (2006:58) menciona que la sustentabilidad social genera un cambio profundo en los estilos de vida y de consumo, además de la forma de ver el entorno.

Podemos considerar que la sustentabilidad social se centra en la participación de las personas en el entorno. En cuanto a los estadios, la sustentabilidad es parte de las actividades sociales que ocurren dentro de estos inmuebles, dejando a los administradores de los clubes y del recinto la organización de estas actividades, mientras que la seguridad de los aficionados es parte de la gestión urbana como responsabilidad de las autoridades. Por tanto, en los espacios deportivos, especialmente en los estadios de fútbol, al no considerar a la sustentabilidad, el entorno se puede ver afectado, principalmente en lo social, pues se pueden generar conflictos con las personas que habitan alrededor de la zona del estadio. Por ejemplo, en el caso de las personas que son de escasos recursos y que tendrían dificultad en trasladar su lugar de residencia. También otro punto podría ser en relación a las personas que viven en los alrededores y que no están

preparadas a los cambios que implica un estadio, ya que les puede afectar los movimientos de grandes cantidades de personas, el ruido o el tráfico.

1.5. Conclusión

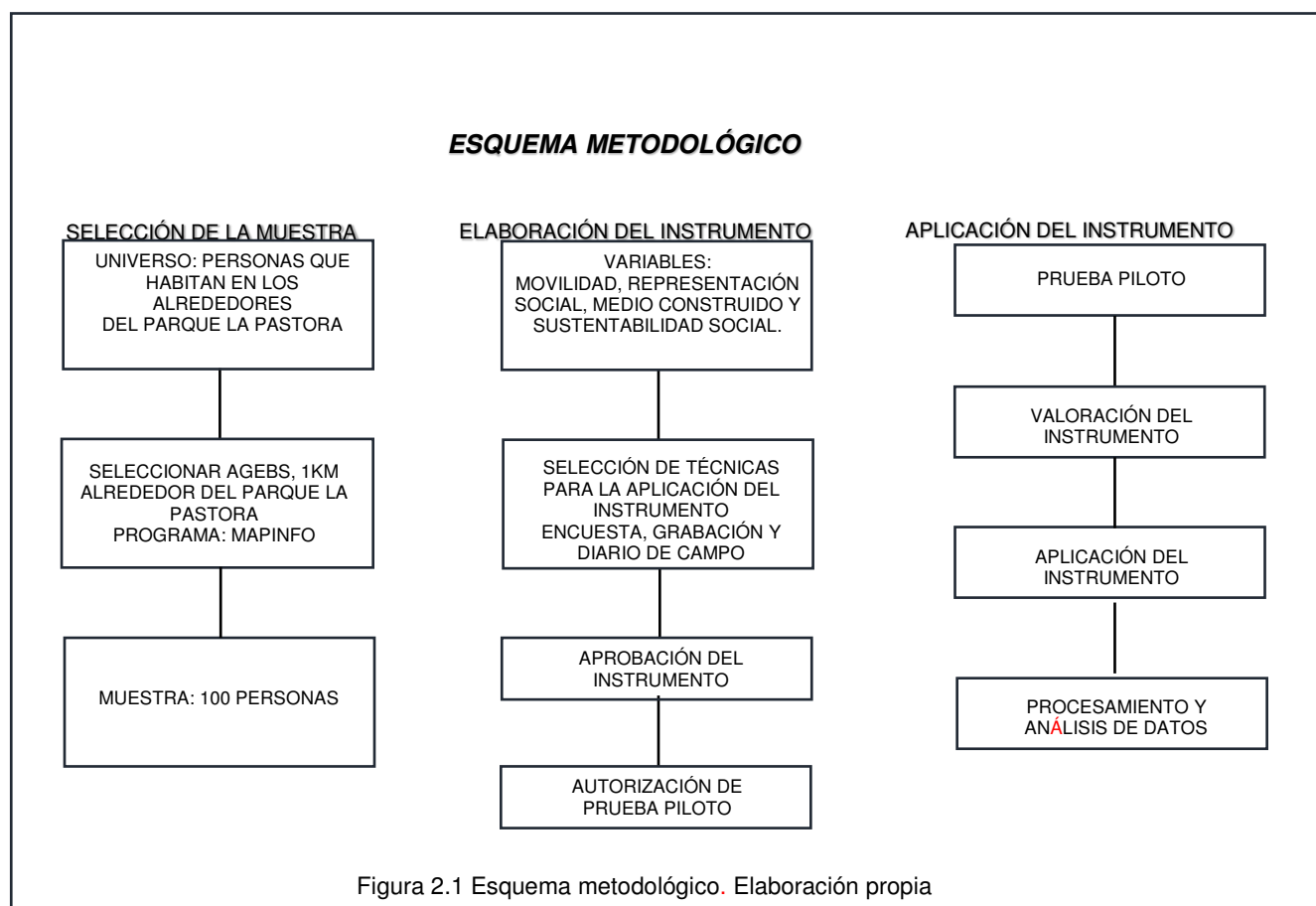
El estudio de la movilidad además de enfocarse en el desplazamiento de los automóviles, autobuses y motocicletas, también estudia la manera de transportarse en la que se transportan las personas por la ciudad y sus diferentes interacciones, pues lo esencial es que el peatón es el elemento fundamental del espacio urbano en sus desplazamientos los cuales forman parte de una necesidad social, si no hay movimiento, la ciudad no existe. La representación social es un concepto que describe el comportamiento de las personas. Moscovici (1979) describe que para entender este comportamiento, hay que entender el comportamiento de las personas mediante el estudio de las cogniciones y creencias culturales, mediante un orden de jerarquía para conocer que describen los grupos sociales sobre un objeto. Los objetos pueden ser edificios, como los estadios, que pertenecen al medio construido. Este concepto se refiere a la infraestructura que el hombre construye en la cual realiza diversas sus actividades para facilitar a las personas las actividades en su vida cotidiana y dentro de los objetos contruidos es donde conviven. La sustentabilidad socia busca beneficiar la interacción de las personas, como señala Fiori (2006), para ayudar a que la sociedad sea más cooperativa y que además de relacionarse con su familia cercana también lo haga con sus vecinos y se genere la vida en comunidad reforzando los lazos sociales.

La movilidad es parte de nuestra vida cotidiana ya que nos desplazamos diariamente por diferentes espacios en la ciudad, caminando, utilizando el automóvil o el transporte público son los medios en los que nos transportamos para llegar a los a realizar nuestras actividades, encontrándonos con un problema en una ciudad, como la de Guadalupe, en la que consideramos que solamente se

le da prioridad al automóvil, aumentando los niveles de tráfico. Aunque existan personas quienes utilicen el transporte público, estas se ven en problemas por el costo además de la insuficiencia de transporte, pues las rutas van repletas de pasajeros y no hay un servicio de calidad. Las avenidas comienzan a presentar problemas pues al incrementar el número de vehículos las vialidades están más saturadas y no ayudan a disminuir el tráfico, esta situación empeora cuando hay partido en la ciudad en el recinto deportivo BBVA-Bancomer, aunque el evento sea cada 15 días. Al llegar este espacio deportivo a la zona y al acudir gran cantidad de aficionados, las avenidas no se encontraban preparadas para que las personas puedan desplazarse, sumando a las que pasan diariamente por la zona. Para analizar todos estos impactos ante la llegada del estadio a la ciudad, en el siguiente apartado de metodología se describe el método utilizado para el estudio.

Capítulo 2. Metodología

En este apartado se presenta la metodología a utilizar para el estudio de los impactos en la movilidad y la representación social alrededor de la zona del Parque La Pastora y del Estadio BBVA-Bancomer. Este proceso metodológico lo dividimos en la selección de la muestra, acompañada de la elaboración y la aplicación del instrumento de investigación (Figura 2.1). El trabajo de campo va acompañado de estrategias de recolección de la información, tales como encuestas, grabaciones y registros de campo.



Esta investigación se realiza con los enfoques cualitativo y cuantitativo, utilizando el modelo mixto. En la parte cuantitativa se recolectan datos estadísticos para obtener información sobre la población de la zona de estudio y con esta información determinar el tamaño de la muestra. En la parte cualitativa se plantea un instrumento para conocer opiniones y puntos de vista de los implicados en el tema, utilizando técnicas como la evocación jerarquizada, el análisis del discurso, palabras claves y mapas mentales. El alcance del estudio comienza de manera exploratoria pues se aborda la problemática en la zona del Parque La Pastora a partir de la llegada del estadio. Se continúa de forma descriptiva al determinar las características de las tanto de personas que van como aficionadas y como las que viven en los alrededores del estadio. En la parte explicativa se busca conocer las causas que se han provocado por la llegada del estadio, así como las estrategias que han desarrollado los habitantes, además de los impactos generados por este inmueble en el entorno y en las personas.

2.1. Selección del universo-muestra de estudio

En este apartado se mostrará cómo se acotó el universo de trabajo, además de los mecanismos para seleccionar el área de estudio y tamaño de la muestra. El universo de estudio, según Bunge (2000: 67) lo describe como un grupo de individuos o un grupo de conjuntos, los cuales pueden ser numerables o no numerales, por ejemplo la población de personas que se encuentran agrupadas en una zona. Sobre la muestra de estudio, Hernández, Fernández-Collado & Baptista (2006: 273) menciona que se forma de un subgrupo de la población a estudiar, el cual se delimita y debe de ser representativo para la recolección de datos.

Esta sección está dividida por análisis del contexto del área de estudio, el cual va acompañado de la localización y el medio físico, así como de los antecedentes históricos, el medio socioeconómico, el medio construido, para culminar con la determinación del tamaño de la muestra.

2.1.1. El contexto del área de estudio

La zona de estudio es el Parque La Pastora y 13 AGEB¹ que se localizan a un kilómetro alrededor de este pulmón urbano, considerando que es la distancia que puede ser recorrida a pie para llegar a este recinto, en un tiempo no mayor a 15 minutos. El área total considerada es de 583 hectáreas, correspondiendo 142 de ellas al Parque La Pastora y 440 para las colonias vecinas. Dentro de este parque además del estadio BBVA-Bancomer y de sus grandes espacios arbolados, existen dos instalaciones recreativas que son el Parque de atracciones *Bosque Mágico* y el *Zoológico La Pastora*.

Dentro de esta zona de trabajo existen varios asentamientos humanos conocidos como barrios o colonias. Al este, encontramos las colonias Exposición, Felipe Ángeles, La Quinta y Tolteca. Al sur, se localizan las Granjitas de la Silla, Privadas del Contry, Bosques del Contry, Bosques de la Pastora y Contry Sol 6º Sector. Al oeste aparecen Puesta del Sol, La Pastora y Jardines de la Pastora, mientras que al norte lo hacen las colonias Marte, La Huerta, Alameda de la Hacienda, Guerra, La Hacienda, Zitton Guadalupe y La Fuente. La Figura 2.2 nos permite apreciar que la división por colonias no necesariamente coincide con la división por AGEB. En general, como veremos más adelante, podemos considerar que estas colonias están habitadas por sectores de clase media.

¹ AGEB (Área Geo-estadística Básica): según Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se trata de la mínima división geográfica utilizada para fines estadísticos. Fuente:

http://www.inegi.org.mx/sistemas/consulta_resultados/ageb_urb2010.aspx?c=28111

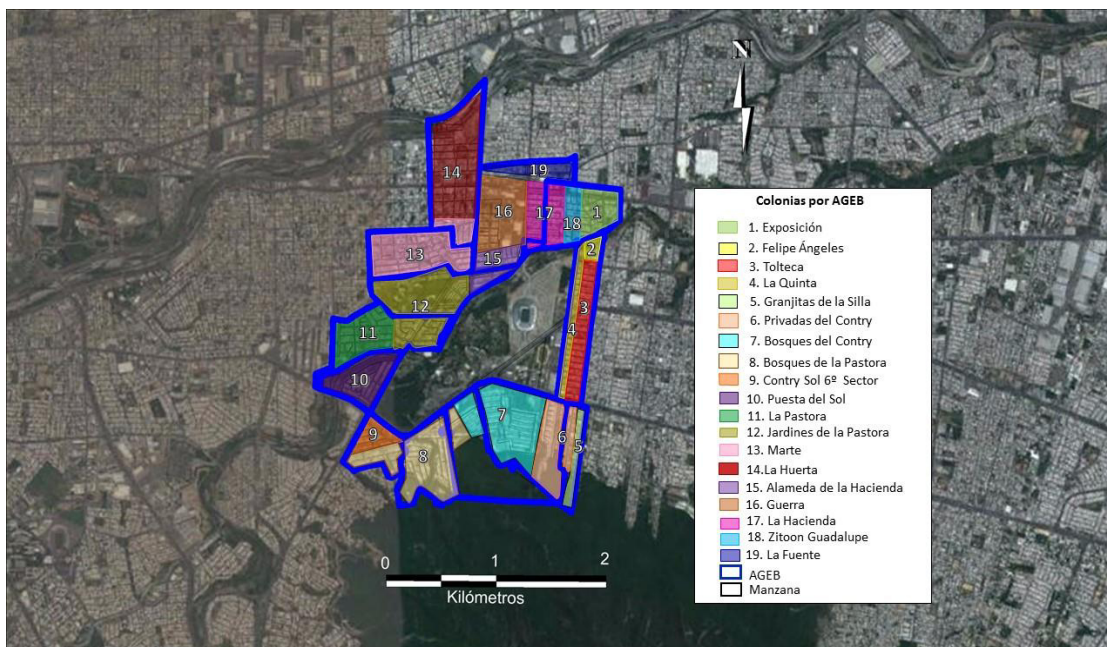


Figura 2.2 Colonias en la zona de estudio localizadas un kilómetro alrededor del Parque La Pastora.
Elaboración: propia (2016) con información de INEGI, 2010.

2.1.2. Localización y medio físico

El área de estudio se encuentra delimitada al norte por el Río Santa Catarina, al oriente por la Avenida Las Quintas, al sur por las avenidas principales Pablo Livas y Eloy Cavazos, además, al poniente por la Avenida Puesta del Sol. Las coordenadas del centroide del polígono de acción son 25° 39' 58.89" latitud Norte y 100° 14' 56.21" longitud Oeste. El medio físico de la zona se presenta en la Figura 2.3, en donde se puede observar que el territorio se encuentra entre las curvas de nivel de 600 a 800 m.s.n.m., destacando el Cerro de la Silla, cuya elevación máxima es de 1,820 msnm, además de ser el símbolo del área metropolitana de Monterrey. En este punto nace el Río La Silla, el cual sirve de límite norte al Parque La Pastora. Este valioso recurso hidrográfico une su cauce al del Río Santa Catarina. El flujo de aguas del Río La Silla es continuo, mientras que el Río Santa Catarina presenta un cauce seco durante gran parte del año. Cabe hacer notar que el área de estudio que puede acumular grandes cantidades de agua en temporada de lluvia, sobre todo en el mes de septiembre.

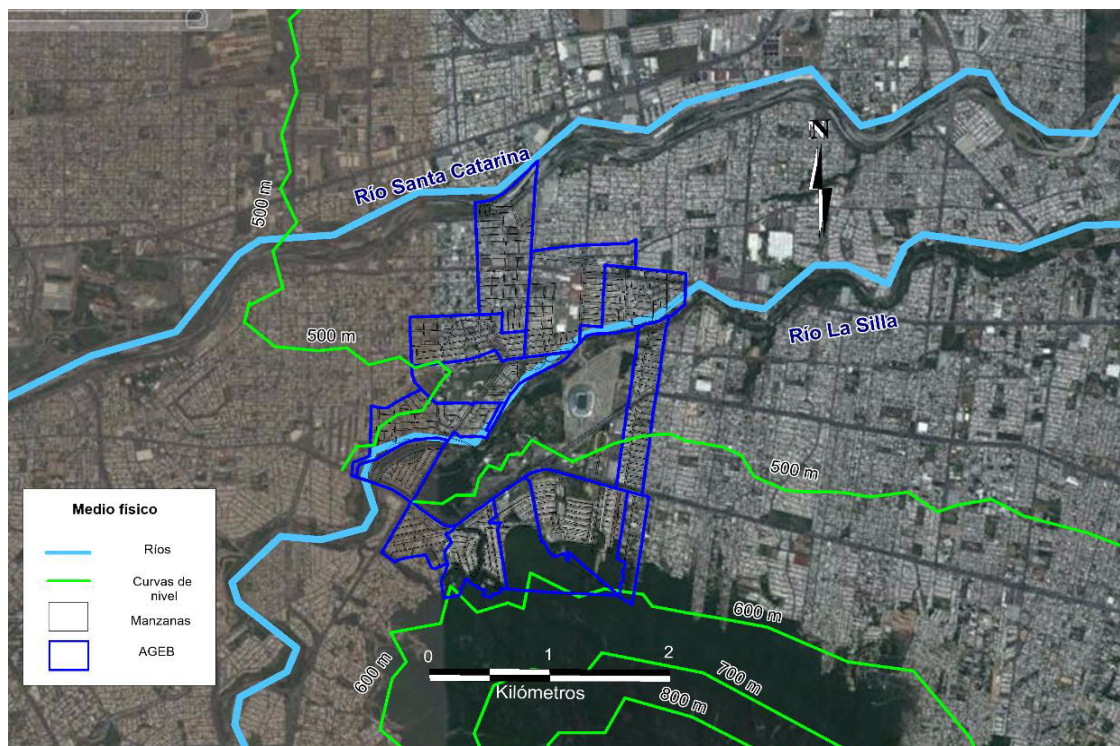


Figura 2.3 Curvas de Nivel y Ríos. Fuente: INEGI, 2010. Elaboración propia (2016)

Debido a la topografía, el clima presenta ligeras variaciones aunque predomina el mismo tipo que en el resto de la región que es seco, sobre todo cuando disminuye la altitud. En las partes más altas del Cerro de la Silla el clima es templado subhúmedo, mientras que dentro del Parque la Pastora, debido a la vegetación del sitio, destaca el clima semicálido-subhúmedo. En proximidades del Río Santa Catarina el clima es semiseco muy cálido. En general, las temperaturas varían entre los 20° C a 35° C en los meses de mayo a agosto. En invierno se presentan las temperaturas más frías durante el mes de enero con un promedio de 5° C (Figura 2.4).

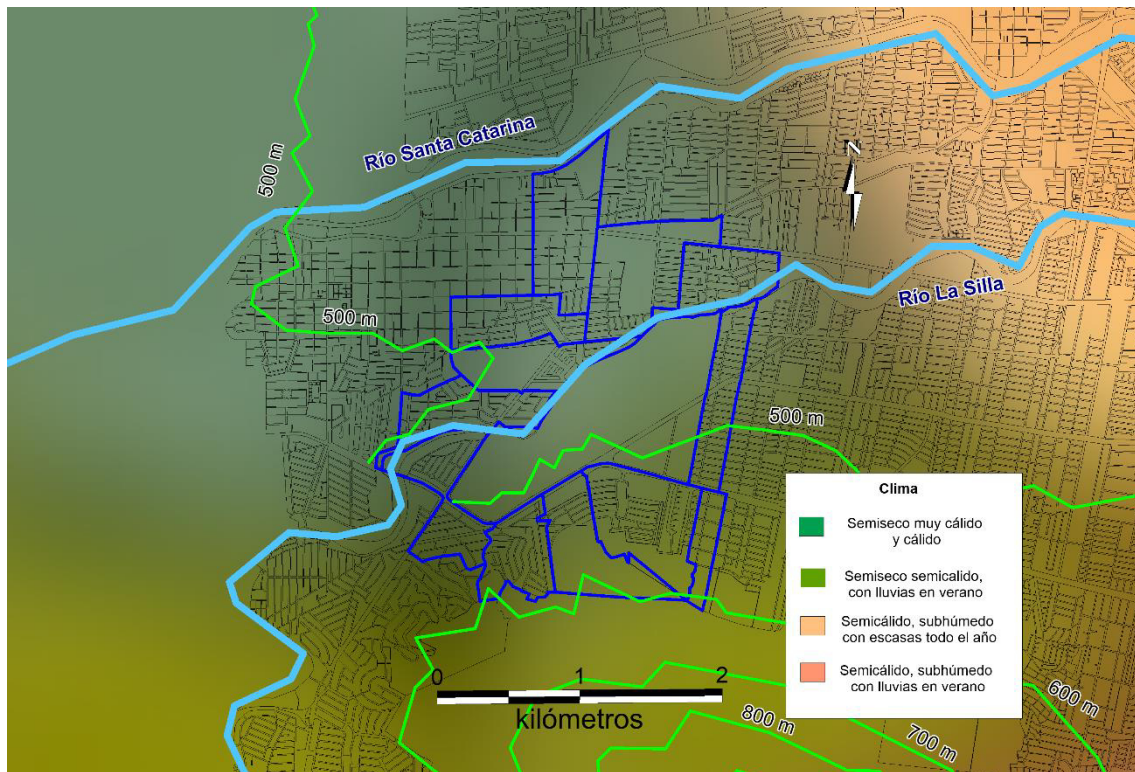


Figura 2.4 Clima de la Zona. Fuente: INEGI, 2010 Elaboración propia (2016)

Como ya se mencionó anteriormente, la zona de estudio está cerca del Cerro de La Silla. Como podemos observar en la Figura 2.5, hay más vegetación conforme se hacen desplazamientos hacia la cima del cerro, por lo que destacamos que dentro de la superficie en la zona de estudio hay de un 25 a 70 % de vegetación. A partir de la curva de nivel de 500 m hasta la de 800 m en donde se encuentra el dicho cerro y la vegetación es del 100 por ciento. En las partes más altas del Cerro de la Silla el clima es templado sub-húmedo, mientras que dentro del Parque La Pastora destaca el clima semicálido-subhúmedo.

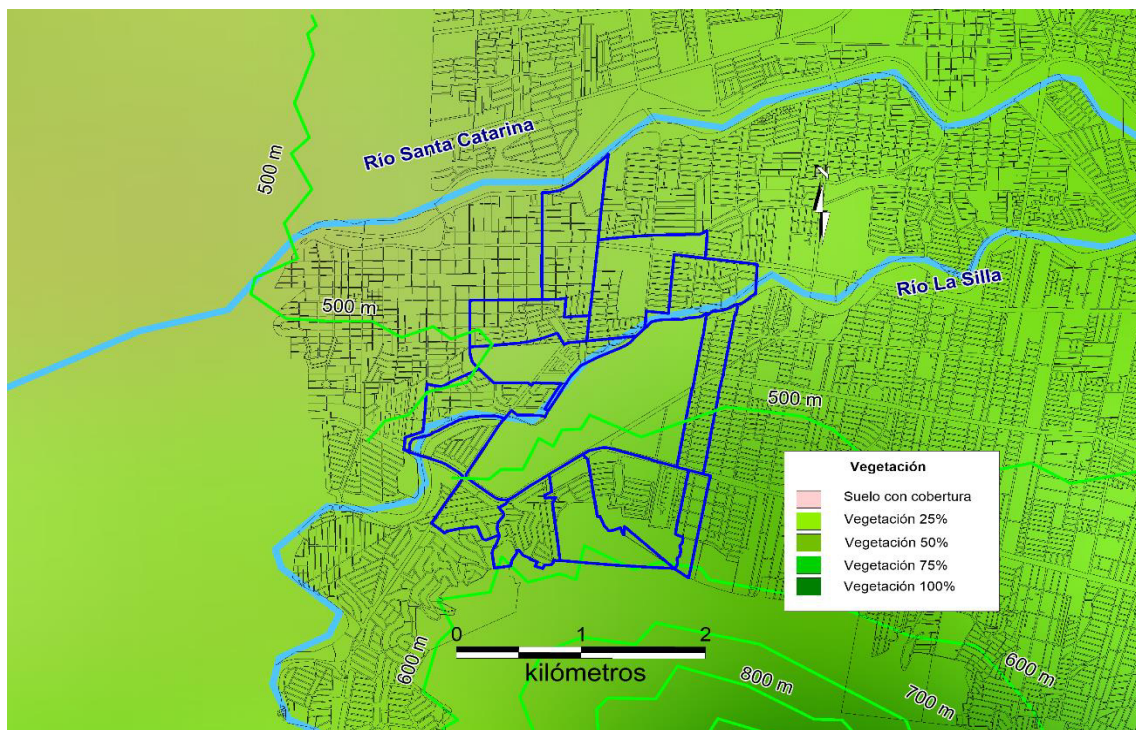


Figura 2.5 Vegetación. Fuente: INEGI, 2010 Elaboración: propia (2016)

La flora en la región es muy variada, nogales, aguacates, mezquite, además de árboles frutales como lo son los granados, nísperos, naranjos, limoneros. Como árboles ornamentales se encuentran los fresnos, álamos, alamillos, tabachines, laureles, truenos, anacuas y moras. En el Río La Silla se encuentran las especies de sabinos, álamos y chapotes (Secretaría de Gobernación, Centro Nacional de Estudios Municipales, Gobierno del Estado de Nuevo León ,1988). Los arbustos que hay en mayor cantidad en la zona son el cenizo y la lantana, así como especies de hierbas tales como el orégano. En la Figura 2.6 se aprecian el cenizo y lantana flora dentro de la zona del Parque La Pastora.

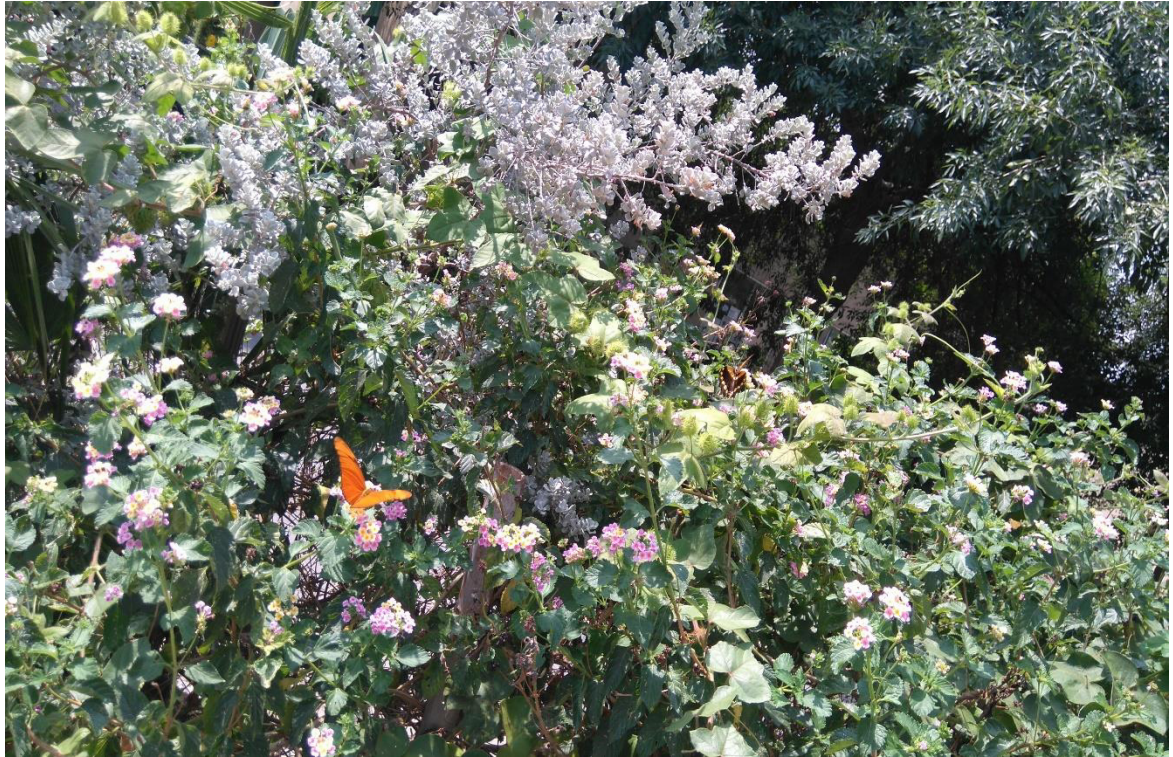


Figura 2.6 Flora de la región: cenizos y lantanas dentro del Parque La Pastora.
Foto: Azucena Barboza Alanís (2016)

Como parte de la fauna de la región presente en el cerro se encuentran víboras, tuzas, coyotes e insectos. En el área del Parque La Pastora la fauna está constituida por mamíferos como ardillas y otros roedores, además de varias especies de aves como hurracas, palomas del campo, tórtolas, tordos, palomas, pájaros *gorupientos* y pericos. A lo anterior se tiene que sumar la fauna doméstica que incluye los caballos que pasan con los carretoneros por las calles, además de las especies hogareñas como gatos, perros, aves canoras y de ornato, sumado a que en algunos hogares se tienen aves de corral. Cabe mencionar que también existe fauna urbana compuesta tanto de animales sin dueño como por roedores nocivos (Secretaría de Gobernación, Centro Nacional de Estudios Municipales, Gobierno del Estado de Nuevo León ,1988). En la figura 2.7 se observan una ardilla y una hurraca, como ejemplo de animales que se encuentran dentro de la zona de estudio.

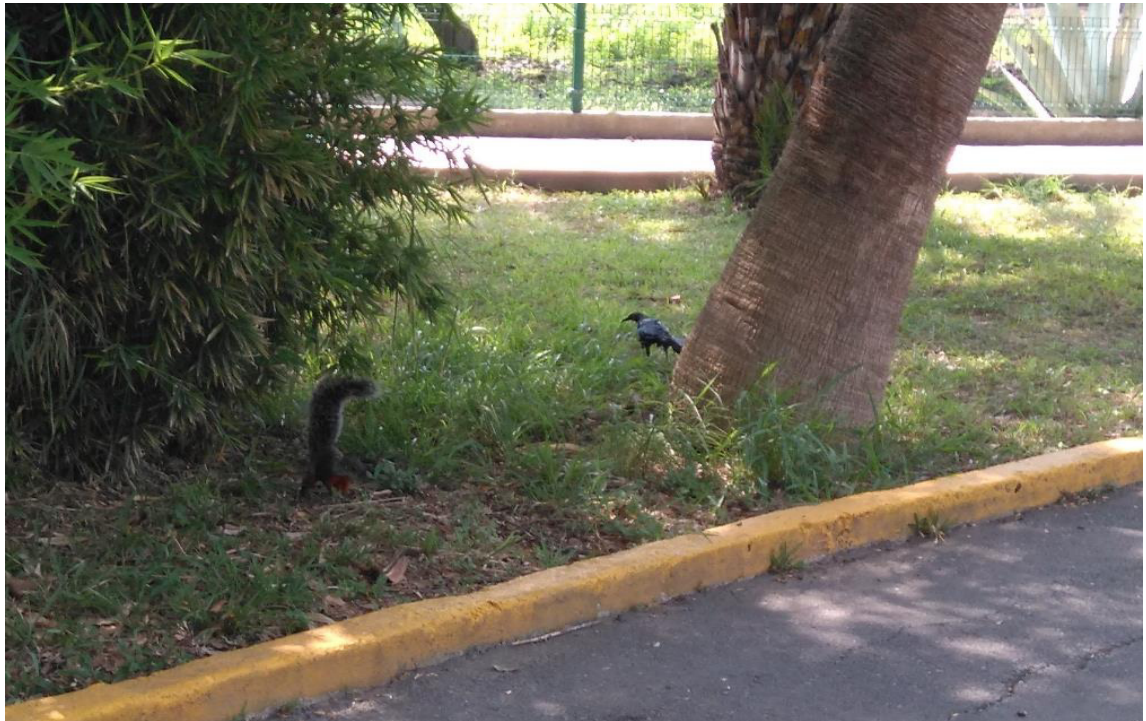


Figura 2.7 Fauna de la región: ardilla y hurraca dentro del Parque La Pastora.
Foto: Azucena Barboza Alanís (2016)

2.1.3. Antecedentes históricos

La historia de *La Pastora* comienza en la época colonial, la cual acontece entre 1521 y 1810, cuando los primeros pobladores españoles comienzan a escribir en las actas de poblamiento del Norte de la Nueva España sobre un área conocida como “Hacienda La Pastora”, cerca del poblado de la Nueva Tlaxcala, hoy Guadalupe, alrededor de 1765. La Pastora fue registrada oficialmente en los documentos en el año 1907, cuando el alcalde en función de Guadalupe, solicita al gobernador Bernardo Reyes que este espacio sea reconocido como patrimonio de Nuevo León. Sobre esto Peredo (2015) menciona que en la junta arqueológica de Nuevo León de mismo año 1907 se decretaba que este bosque debía de ser conservado por su vegetación y arboleda. En 1984, Lucas de la Garza, secretario de gobierno describe a La Pastora como un “pulmón urbano” por su servicio a la población, gracias a sus bosques de encinales. Al siguiente año en 1985, durante el gobierno de Alfonso Martínez Domínguez, La Pastora abre sus puertas como

un zoológico para albergar a especies africanas, exóticas del país y nativas de la región, contando con 68 hectáreas. Cubero (2016) menciona que fue hasta el año 2009, el 25 de marzo, se oficializó un decreto por el gobernador en turno, José Natividad González Parás, en el cual La Pastora se convertía en Área natural Protegida (ANP), en la categoría de Parque Urbano y cambiaría su nombre por el de Parque Ecológico La Pastora, contando con un área de 130.05 hectáreas. De la cantidad total de hectáreas, el Gobierno del Estado aportó 67.65, mientras que el gobierno del municipio de Guadalupe otorgó 9.96 hectáreas y finalmente la Comisión Nacional del Agua autorizó 52.44 hectáreas. El 21 de diciembre del 2011, en la administración del gobernador Rodrigo Medina de la Cruz, se hizo el decreto por medio del Poder Ejecutivo Estatal, el desincorporar 3 hectáreas del Área Natural Protegida y la incorporación de una nueva superficie de 16.65 hectáreas para dar como área total del polígono del parque una superficie total de 143.70 hectáreas.



Figura 2.8 Vista a la entrada del Parque La Pastora. Foto: Azucena Barboza Alanís (2016)

En la zona de estudio se han presentado cambios en la superficie urbanizada. La Figura 2.9 muestra la transformación del entorno de La Pastora seleccionado para esta investigación entre los años 2000 y el 2010. La imagen nos permite observar que en el año 2000, se tenían 32,739 habitantes, cinco años después del estudio, en el 2005, la población disminuyó a 31,152 habitantes, finalmente en el 2010 la cantidad de habitantes era de 31,135. Al hacer una comparativa de los datos en la zona, la mayor cantidad de habitantes se presentó en el año 2000, la cual disminuyó diez años después.



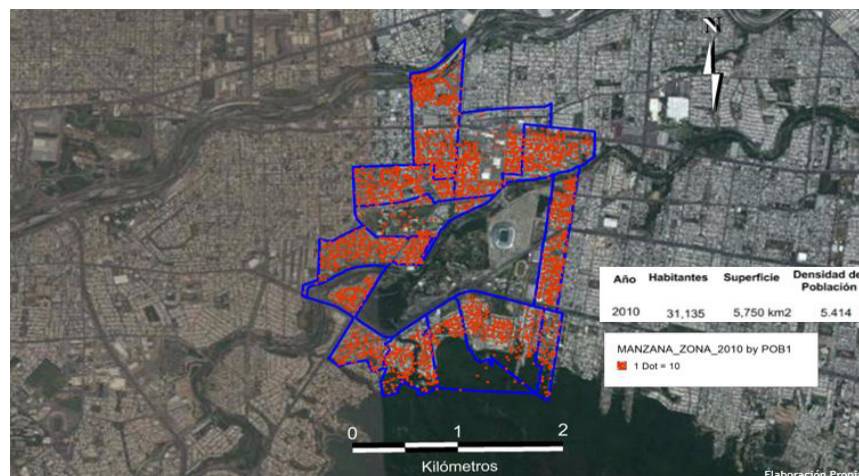


Figura 2.9 Evolución de la superficie urbanizada en la zona de estudio. Fuente: INEGI, 2010. Elaboración: propia (2016)

2.1.4. Medio socio-económico

Para concebir el medio socio-económico en nuestra área de trabajo, decidimos utilizar el grado de marginación propuesto por el Consejo Nacional de Población (CONAPO, 2012), utilizando datos disponibles entre 1995 y el 2010. En conjunto con el INEGI, la CONAPO elabora la clasificación de grados de marginación tomando en cuenta varios indicadores, como lo son el nivel de estudios de los habitantes de la AGEB, si las viviendas del área cuentan con piso de cemento o de tierra, así como el número de habitaciones y la cantidad de baños existentes en las casas, además del número de automóviles que poseen los hogares.

El grado de marginación de la zona ha cambiado desde 1995 hasta el 2010. En lo referente al 1995, la figura 2.10 permite observar que el grado de marginación dominante es muy bajo. Sin embargo, a partir del año 2000 comienzan a cambiar dichos apareciendo un AGEB con grado bajo al norte del Parque La Pastora, otro con grado medio al este y uno más con grado alto al sur (Figura 2.11). En el 2005, siguen predominando los AGEB con muy baja marginación, sin embargo, al norte el AGEB mencionado en esta zona cambia su grado a medio y aparece otro AGEB con este mismo nivel, mientras que el resto de la conformación permanece igual que en el 2000 (Figura 2.12). En el año 2010, en la mayor parte de los AGEB se

presenta un nivel de marginación muy bajo y los tres que en el 2000 rompieron esta configuración aparecen con nivel de marginación bajo (Figura 2.13).

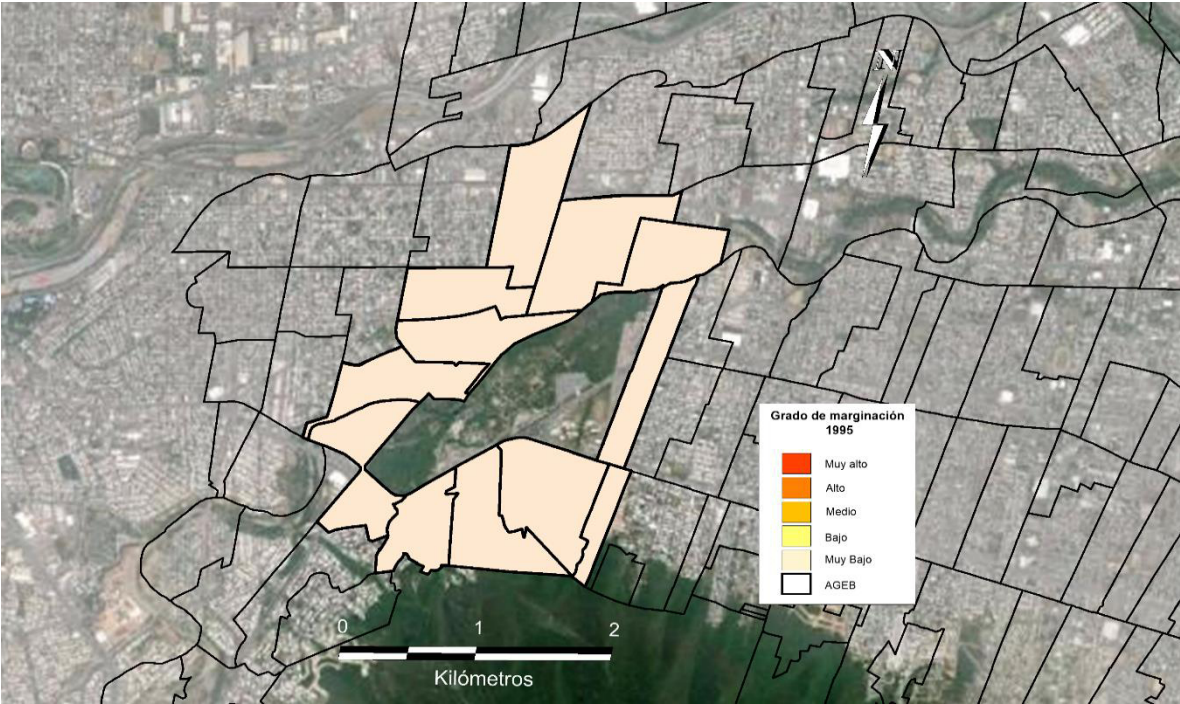


Figura 2.10 Grado de marginación en la zona 1995. Fuente: INEGI, 1995. Elaboración: propia (2016)

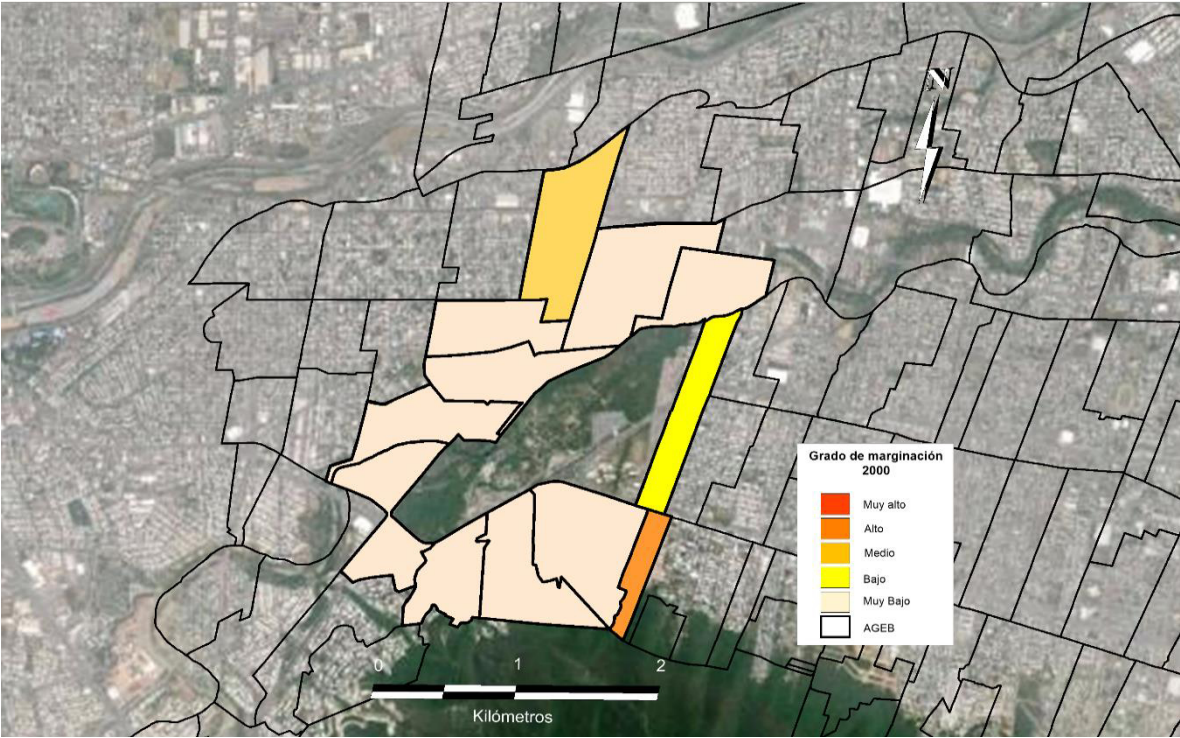


Figura 2.11 Grado de marginación en la zona 2000 Fuente: INEGI, 2000. Elaboración: propia (2016)

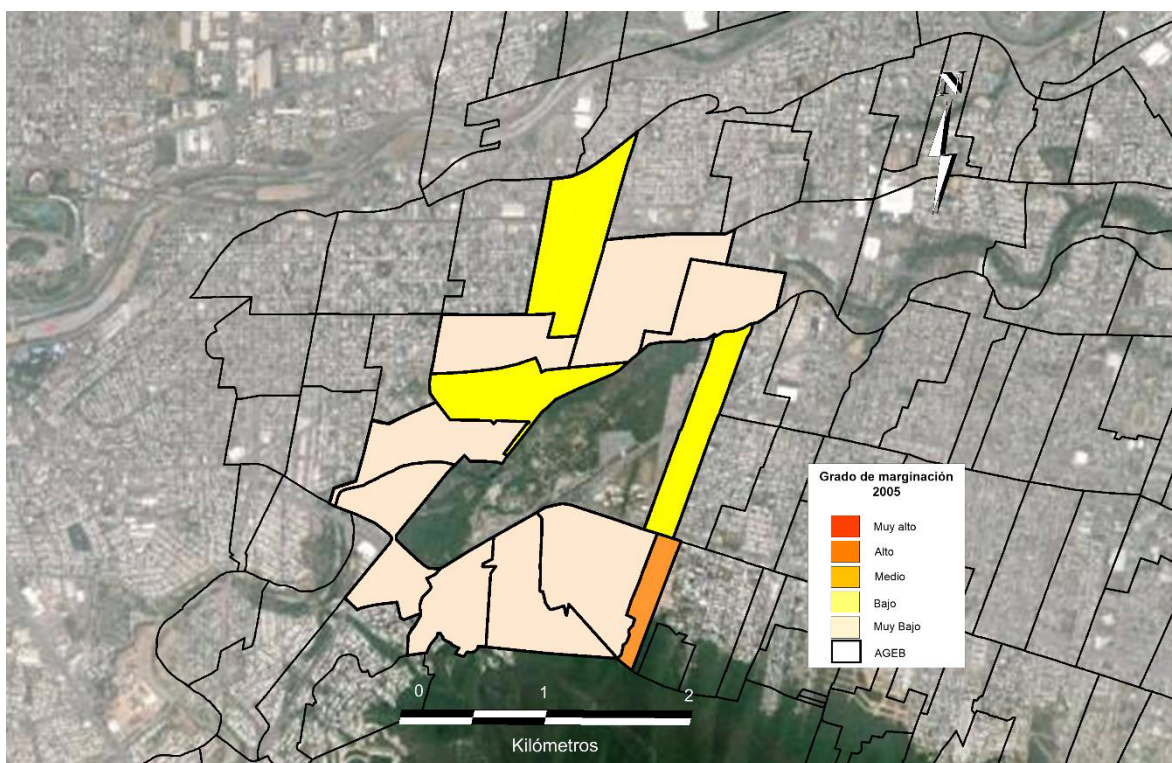


Figura 2.12 Grado de marginación en la zona 2005 Fuente: INEGI, 2005. Elaboración: propia (2016)

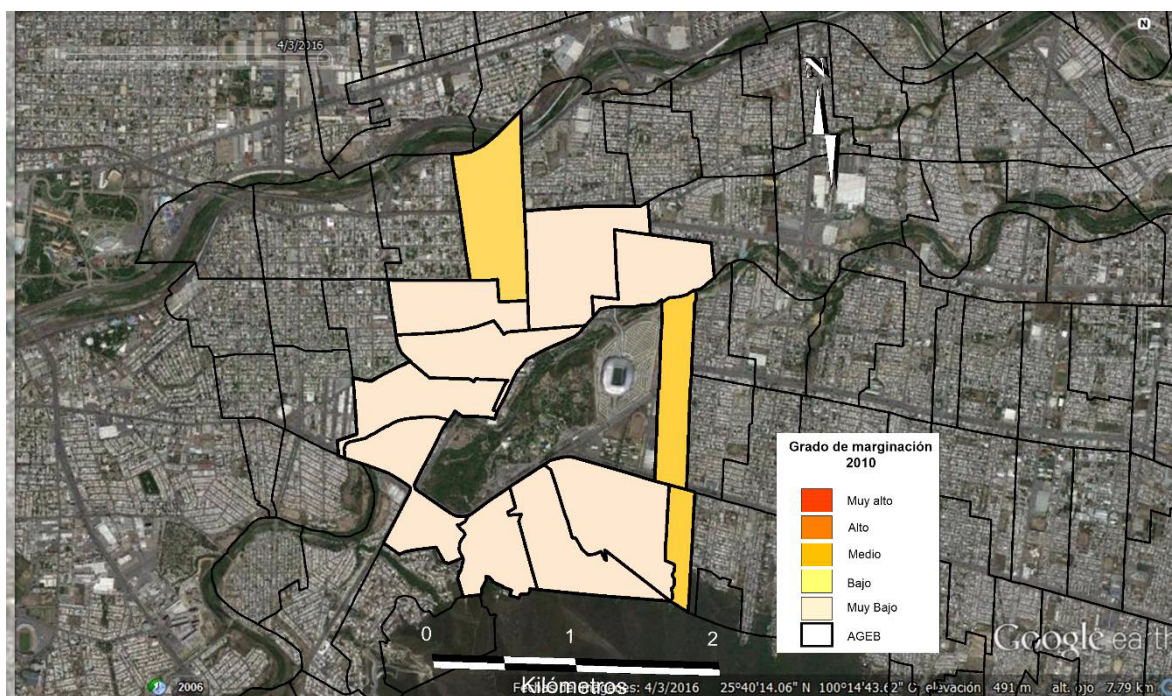


Figura 2.13 Grado de marginación en la zona 2010 Fuente: INEGI, 2010. Elaboración: propia (2016)

Como podemos apreciar en la figura 2.14, el nivel socioeconómico que se encuentra en la zona en la mayoría de los AGEB podría considerarse, en general, como alto, con tres secciones con un nivel medio alto (INEGI, 2010).

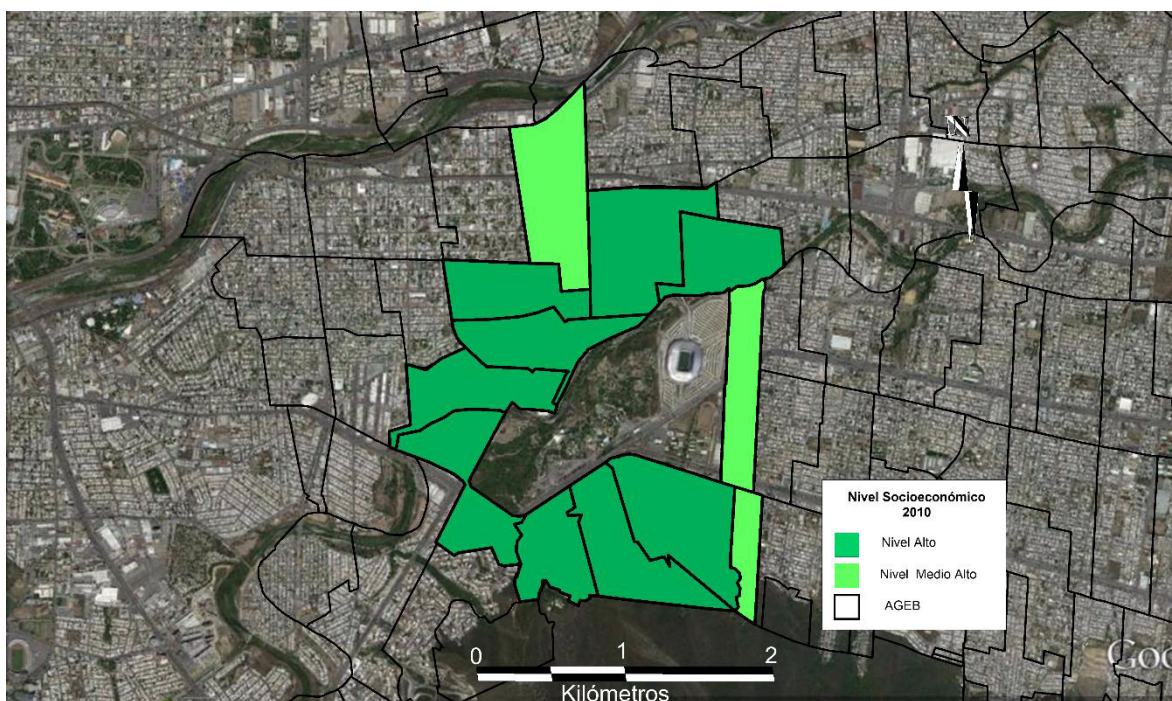


Figura 2.14 Niveles Socioeconómicos Fuente: INEGI, 2010. Elaboración: propia (2016)

2.1.5. Medio construido

Como mencionamos en el marco teórico, cuando el medio natural ha sido intervenido por el hombre para realizar sus actividades cotidianas, podemos hablar del medio construido, el cual es parte del análisis de sitio. En este trabajo utilizamos las propuestas metodológicas de Corral (2004), así como las de Oseas & Mercado (2004) para el análisis del sitio en investigación urbana. Por tanto, consideramos que el medio construido puede ser estudiado a partir del uso de suelo, la lotificación, el tipo de vivienda, la vialidad, el transporte, la infraestructura y el equipamiento.

En la zona de estudio, según el Plan de Desarrollo Urbano del municipio de Guadalupe 2005-2025, el uso de suelo que más predomina es el habitacional, acompañado de zonas comerciales, de equipamiento urbano y de áreas verdes (Figura 2.15). La zona en donde se encuentran el Parque La Pastora, el Bosque Mágico y el estadio de fútbol BBVA-Bancomer, está delimitada por avenida Las Torres, al norte, además de Puesta del sol, al poniente y finalmente por las avenidas principales Pablo Livas y Eloy Cavazos, al sur (Figura 2.15).

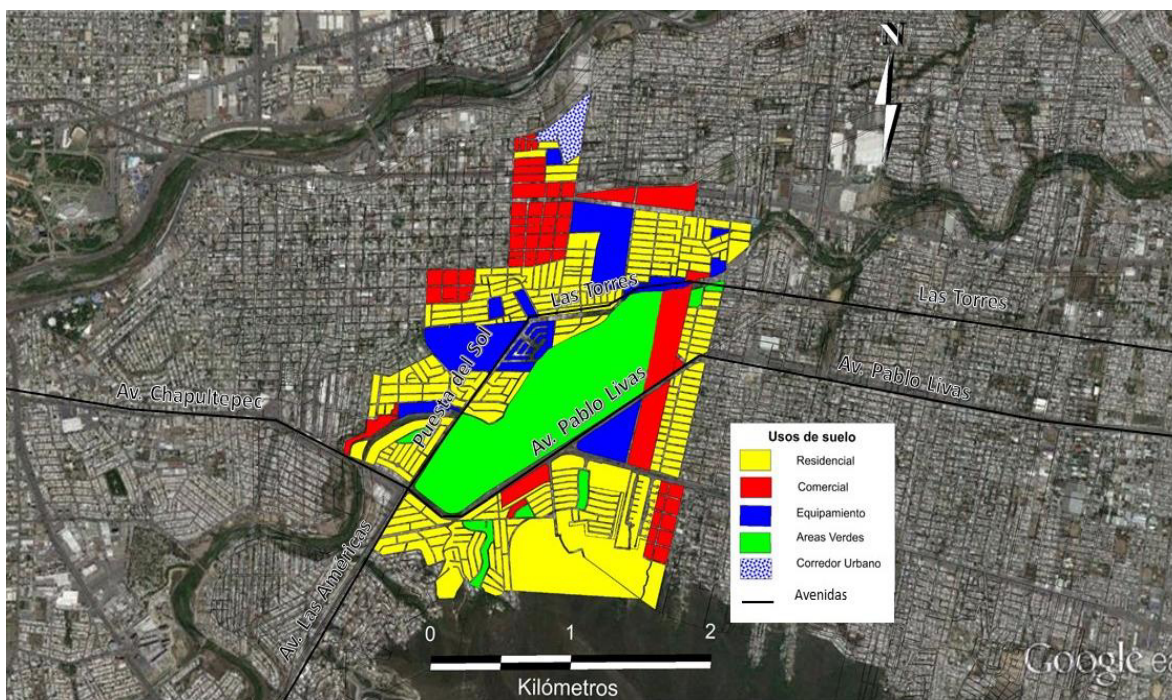


Figura 2.15 Uso de suelo en la zona de estudio según el Plan de Desarrollo Urbano del municipio de Guadalupe 2005-2025. Elaboración: propia (2016)

Sin embargo, después de realizar un trabajo de levantamiento de usos del suelo en la zona, presentamos el uso de suelo real en el sitio, el cual se puede observar en la siguiente figura 2.16. El uso habitacional sigue siendo el que predomina, pero, a diferencia del plano oficial, en las avenidas Pablo Livas y Eloy Cavazos se observa un incremento en el uso comercial, sobre todo en los alrededores del estadio y de La Pastora. Haciendo una comparación con los usos de suelo del Plan de Desarrollo Guadalupe mencionado y los que verificamos in situ, podemos

apreciar que a partir de la llegada del recinto deportivo ha aumentado el número de comercios y de equipamientos en el área.

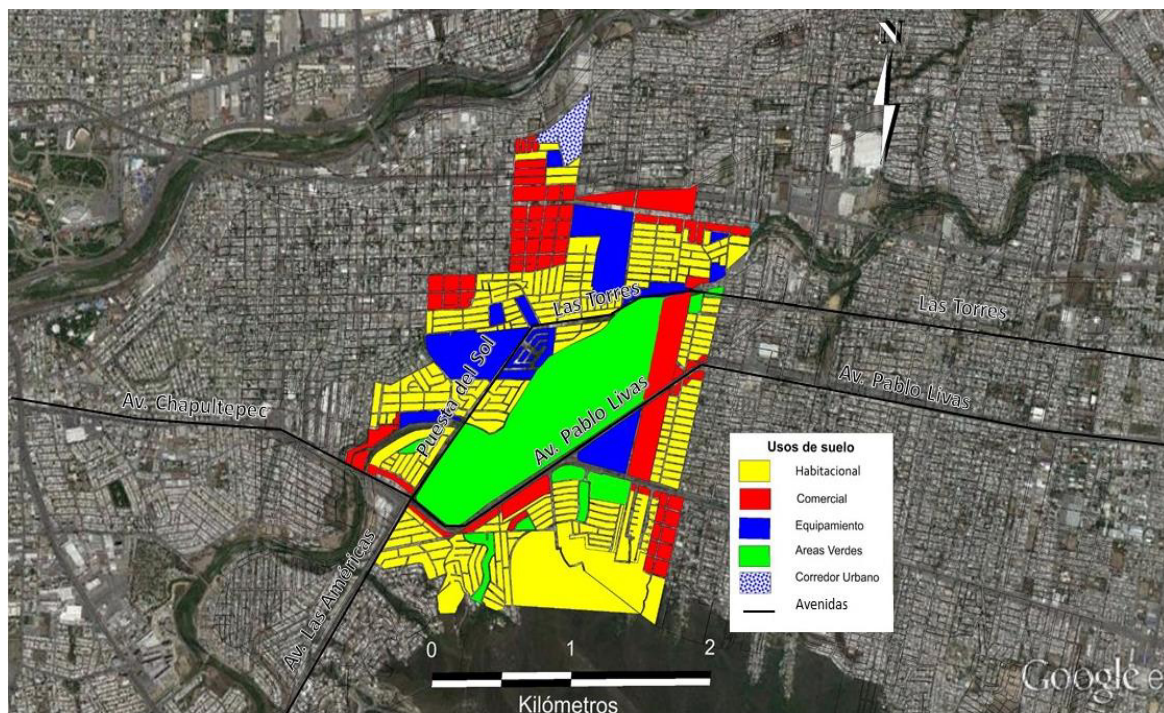


Figura 2.16 Uso de suelo real en la zona de estudio. Elaboración: propia (2016)

Para hablar de lotificación y vivienda, debido a la extensión del terreno, decidimos seleccionar como ejemplos de análisis la colonia Contry Sol 6º Sector, localizada al norte del área de estudio, y la colonia Guerra, al sur. La colonia Contry Sol 6º Sector tiene una forma triangular, colinda al norte con la avenida Eloy Cavazos, al sur con la calle José Peón Contreras y al oriente con la avenida Paseo las Américas (figura 2.17). En general, las manzanas de la colonia se componen de estructura en forma de parrilla y, aunque las medidas de los lotes pueden variar, la mayoría son de 10 m de frente por 20 m de profundidad, es decir 200 m² de superficie. Por otra parte, los lotes comerciales, que en gran número están sobre la avenida Eloy Cavazos, son de 20 m de frente por 25 m de fondo, para presentar áreas de 500 m². Como en el resto de los alrededores del Parque La Pastora, el uso de suelo que predomina en la colonia es el habitacional. Cabe destacar que

los predios que colindan con la avenida Paseo las Américas, en el momento de esta investigación, han cambiado su vocación de residencial a comercial, donde aparecen restaurantes, decoración de interiores, tienda de ropa, salón de belleza, lavado de autos, talleres automotrices, frutería, farmacia, cajeros automáticos y notaría pública.



Figura 2.17 Colonia Contry Sol 6º Sector. Elaboración: propia (2016)

Dentro de la misma Colonia Contry Sol 6º Sector, seleccionamos una manzana para mostrar los distintos usos de suelo que pueden aparecer. Así, en la figura 2.18 se puede observar que los lotes ubicados sobre la Avenida Eloy Cavazos son de uso comercial, que incluyen restaurantes, lavado y arreglo de autos, salón de belleza y decoración de interiores. Detrás de estos negocios, se encuentra lotes residenciales sobre las calles Jorge Cuesta y Juan José Arreola. En la esquina de Eloy Cavazos con José Peón Contreras se cuenta con equipamiento que corresponde a un centro educativo privado.



Figura 2.18. Ejemplo de usos de suelo en una manzana de la colonia Contry Sol 6º Sector. Elaboración: propia (2016)

Por otra parte, la colonia Guerra cuenta también con manzanas que comparten diferentes usos de suelo. Esta colonia colinda al norte con la avenida Benito Juárez, la avenida Exposición al este, al sur con la calle El Reboso y al oriente con la calle 5 de mayo (figura 2.19). Las manzanas de la colonia se componen de una estructura reticular. Debido a que algunas de estas manzanas presentan lotes con viviendas autoconstrucción, las medidas de los lotes cambian. En su mayoría lotes habitacionales son de 10 m de frente por 20 m de profundidad, con superficie de 175 m², mientras que los lotes en la zona comercial son de 45 m de frente por 60 m de fondo, es decir 2,700 m². El uso de suelo que predomina en la colonia es habitacional, los predios que se ubican de lado de Avenida Benito Juárez son comercios como tiendas de conveniencia de la cadena Oxxo, tiendas para artículos del hogar y el recinto de la Expo Guadalupe. En cuanto a equipamiento se cuenta con escuelas de diferentes niveles educativos.



Figura 2.19. Colonia Guerra. Elaboración: propia (2016)

Dentro de la Colonia Guerra se encuentran manzanas con distintos usos de suelo, como se puede observar en la figura 2.20. Los predios que están ubicados hacia la Avenida Benito Juárez son de uso comercial que incluyen un Oxxo, además de tiendas de colchones, ropa, telas, así como la Expo Guadalupe. Este recinto construido con fines recreativos cuenta con un espacio para conciertos y un laboratorio central regional de la Unión Ganadera de Nuevo León A.C. Los lotes hacia la calles 5 de mayo son de uso habitacional pero también en esta calle se cuenta como equipamiento con una instalación del Instituto para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) y la escuela primaria “Profesor Daniel Urencio Ramírez”.

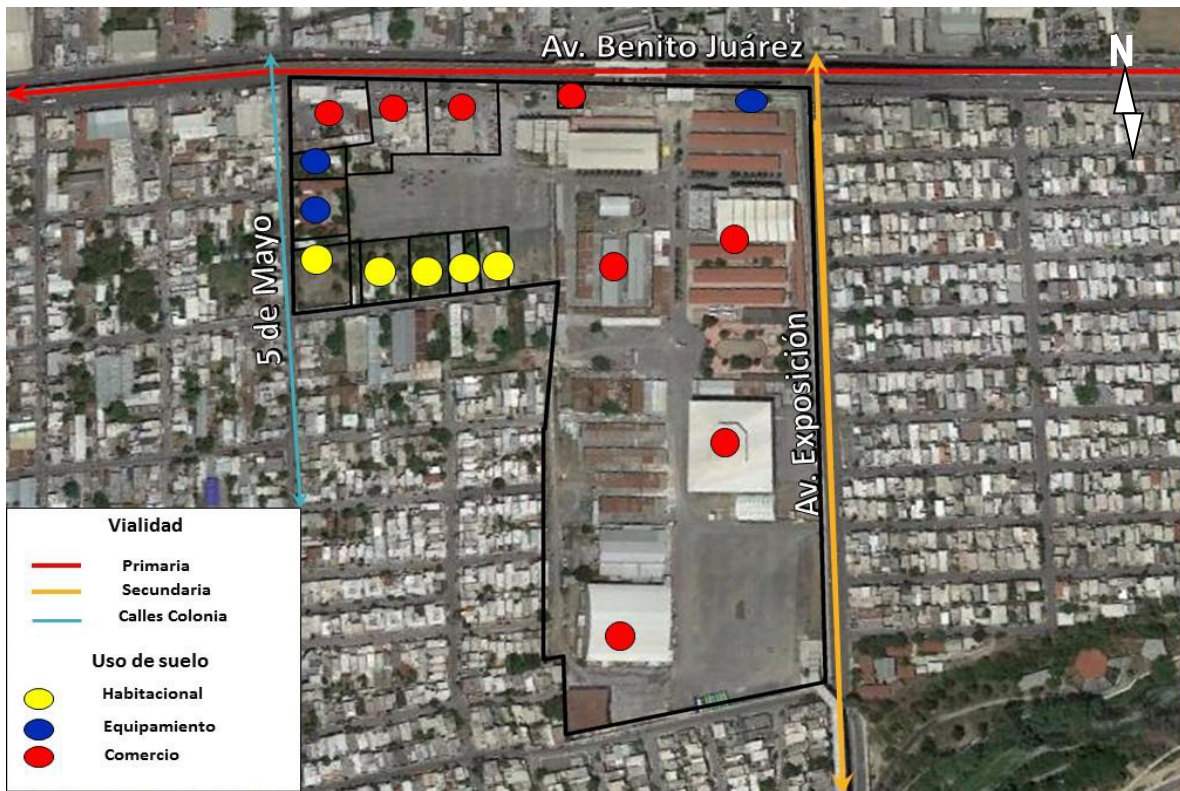
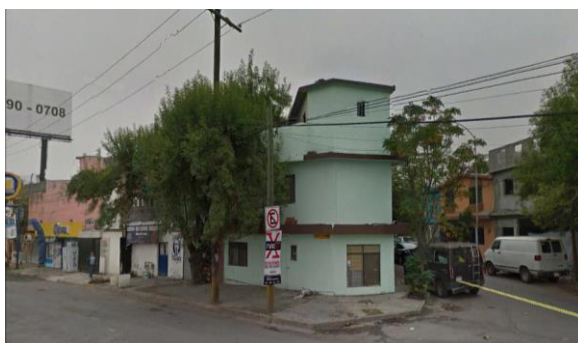


Figura 2.20 Ejemplo de usos de suelo en una manzana de la colonia Guerra. Elaboración: propia (2016)

Aunque en la zona la mayor parte de las viviendas están consolidadas, hay algunas que están semi-consolidadas y otras se encuentran abandonadas. En la figura 2.21 presentamos ejemplos de los grados de consolidación de las viviendas en las avenidas Pablo Livas, José Peón y Las Américas, donde predominan las consolidadas. En la avenida José Contreras también aparecen casas y en Las Américas hay algunas semi-consolidadas.

Av. Pablo Livas



Vivienda consolidada

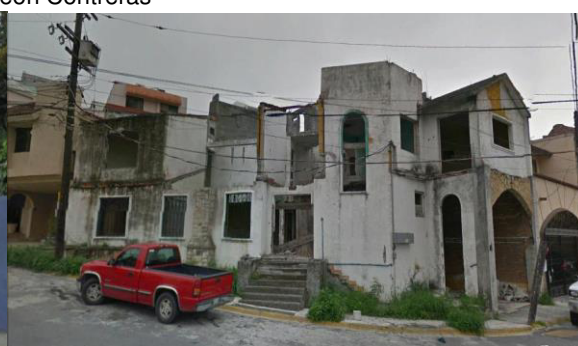


Vivienda consolidada

Av. José Peón Contreras

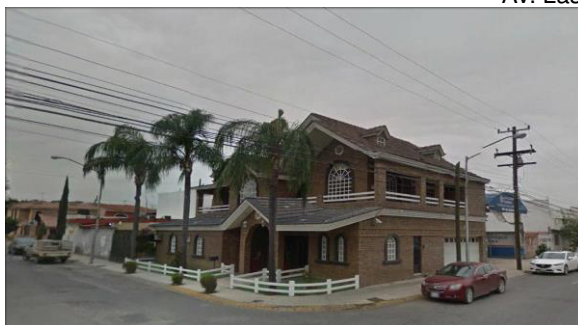


..Vivienda consolidada



Vivienda abandonada

Av. Las Américas



Vivienda consolidada



Vivienda semi-consolidada



Vivienda consolidada



Vivienda semi-consolidada

Figura 2.21 Ejemplos de grados de consolidación de las viviendas en la zona de estudio.
Elaboración: propia (2016)

En lo referente a la vialidad y al transporte, podemos señalar que en la zona encontramos vialidades primarias, secundarias y terciarias. En la figura 2.22 presentamos algunas de las principales vialidades que están en contacto con la zona de estudio. Como ejemplo de vialidades primarias, presentamos las avenidas Benito Juárez, Eloy Cavazos, Chapultepec, las Américas, Puesta del Sol y Pablo Livas (Figura 2.23). Como vialidades secundarias aparecen las avenidas Azteca, Plutarco Elías Calles y Las Torres (Figura 2.24). Estas dos últimas tienen también un tramo como primarias. Como vialidades terciarias encontramos las calles que comunican las manzanas (Figura 2.25).



Figura 2.22 Vialidad. Elaboración propia (2016)

Avenida Pablo Livas

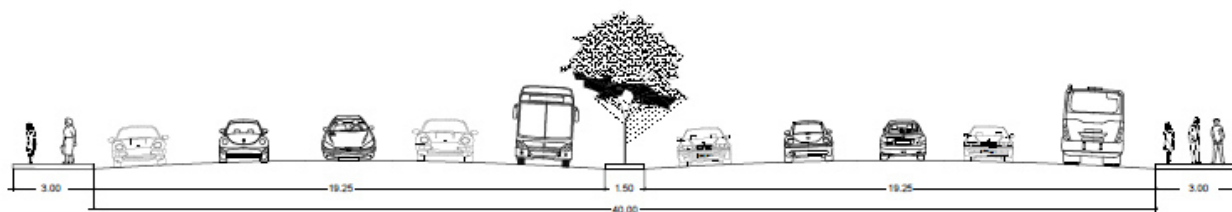


Figura 2.23 Ejemplo de vialidad primaria. Elaboración propia (2016)

Avenida Azteca

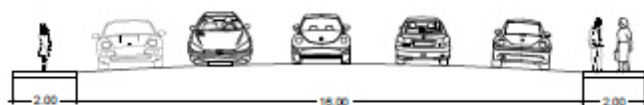


Figura 2.24 Ejemplo de vialidad secundaria. Elaboración propia (2016)

Calle Villa España



Figura 2.25 Ejemplo de vialidad terciaria. Elaboración propia (2016)

Sobre las avenidas principales pasan diferentes rutas de camión que comunican el área metropolitana de Monterrey con La Pastora y el estadio BBVA-Bancomer (Figura 2.26). La avenida que se utiliza principalmente es Pablo Livas, por donde pasan los autobuses que se dirigen hacia el oriente al municipio de Juárez y al poniente hacia el Centro de la ciudad de Monterrey por su continuación que es la avenida Chapultepec. Por otra parte, la Ruta 83 con sus ramales *Rehiletes* y *Magdalenas* comunican el municipio de Guadalupe vía la Carretera a San Roque hasta el Centro de Monterrey. La Ruta 92 *Expo-Centro* inicia en los terrenos de la Expo Guadalupe y termina también en el Centro de Monterrey. La Ruta 93 *Rancho*

Viejo comienza en la avenida Maestro Israel Cavazos Garza y finaliza su recorrido termina en el Centro de Monterrey. Los ramales de la Ruta 214 *San Pedro-Guadalupe-San Sebastián*, *San Pedro-Guadalupe-Serafín Peña* y *San Pedro-Guadalupe-Fidel Velázquez* inician en el municipio de Guadalupe en la calle Camino a Vaquerías hacia la Avenida Alfonso Reyes los municipios de San Pedro, Monterrey y San Nicolás de los Garza. Por su parte, la Ruta 223, con sus ramales *América Unida*, *Quinta las Sabinas* y *Avenida Coahuila*, inicia su trayecto en el Fraccionamiento Valle de Vaquerías en Guadalupe y termina en la calle Alberto Espinoza en el Centro de Monterrey. La Ruta 420 Metrobús Monte Cristal-Arboledas-Exposición comunica el municipio de Juárez con la estación del Metro Exposición, ubicada a un costado del recinto del mismo nombre del municipio de Guadalupe.



Figura 2.26. Rutas de autobús que comunican el área metropolitana de Monterrey con la zona de estudio.

Elaboración propia (2016)

En cuanto a equipamiento e infraestructura, la figura 2.27 nos permite apreciar que el equipamiento de la zona se compone de 25 escuelas de diferentes niveles educativos, tanto públicas como privadas, entre las que sobresalen a nivel preescolar el Jardín de niños Lincoln, el Instituto Engly, el Jardín de las Américas y el Colegio Profesor Oscar F. Castellón. En educación primaria podemos mencionar

a las escuelas Juan Escutia, y Profesor Daniel Urencio Ramírez, así como la escuela secundaria Profesor Antonio González. Destacan también el Centro Educativo Ciudad de los Niños, con sus niveles desde preescolar a bachillerato, y la Preparatoria número 8 de la UANL. A nivel superior, encontramos al Instituto Tecnológico de Nuevo León (ITNL) y al Centro Educativo Universitario Veterinaria.

En número, después de las escuelas, en aparecen 13 templos e iglesias de diferentes cultos. Como ejemplos mencionamos, en el caso de la religión católica, el Templo Padre Nuestro, la Iglesia Santa María Magdalena y la Iglesia San Francisco. Además, aparecen centros de otras profesiones como la Iglesia Bautista Bethel, la Casa de Dios Israelita y un centro Jesucristo de los Últimos Santos de los Últimos Días. La zona cuenta además con cuatro centros de asistencia médica, entre los que podemos señalar un centro de la Cruz Roja, además de la Clínica y Maternidad Azteca. También podemos encontrar las estaciones del Metro Exposición y Lerdo de Tejada.

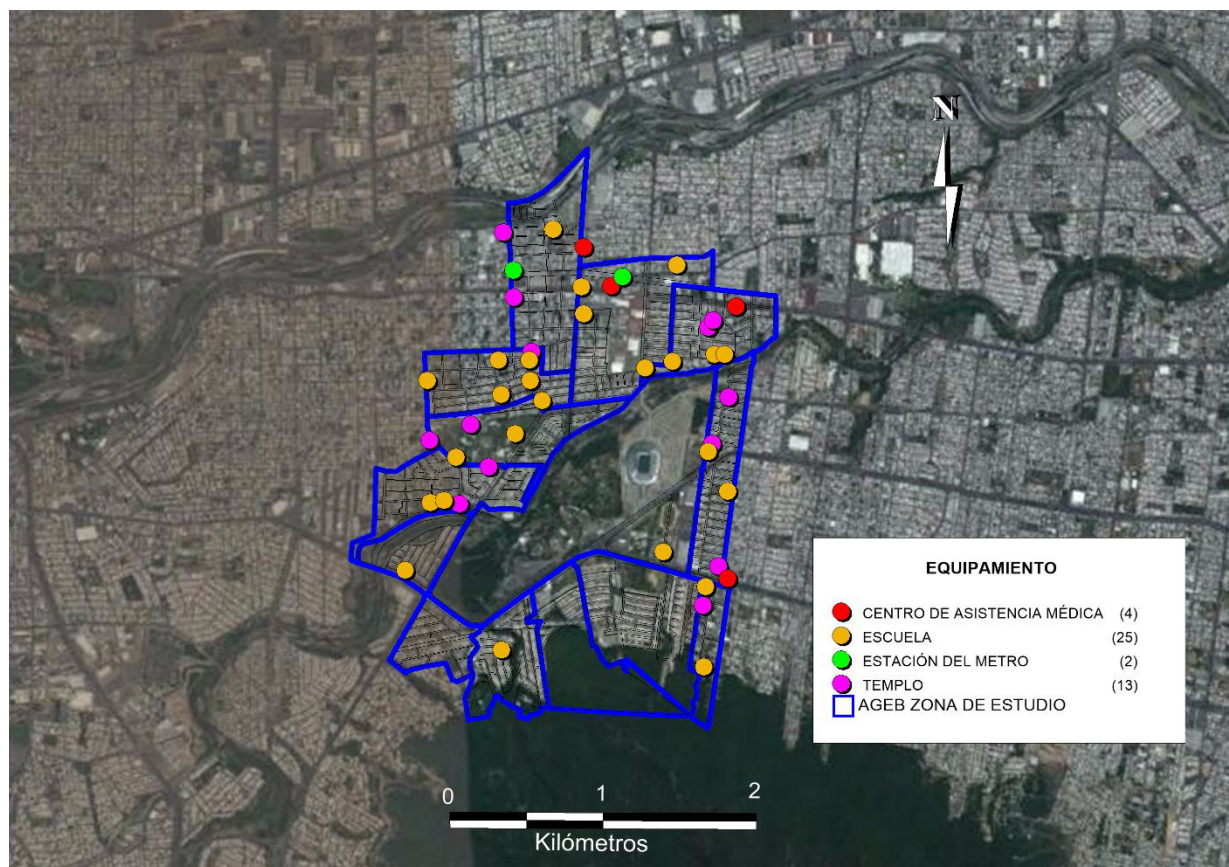


Figura 2.27. Equipamiento en la zona de estudio. Elaboración propia (2016)

En lo que se refiere a infraestructura, las colonias vecinas al Parque La Pastora son abastecidas por la compañía de Servicios de Agua y Drenaje de Monterrey, así como por la Comisión Federal de Electricidad, encargada también del alumbrado público. En cuanto al servicio de gas, existen dos empresas que suministran el servicio, ellas son Compañías Mexicana de Gas y Gas Natural México. En telefonía, la mayoría de las residencias son parte de la clientela de Teléfonos de México (TEMEX), aunque en algunos hogares tengan el servicio de otras compañías. TELMEX comparte el servicio combinado de telefonía, internet y televisión con las empresas SKY, CABLEVISIÓN e IZZI. Aunque casi en desuso, sobre las principales avenidas, como Eloy Cavazos, se encuentran algunas casetas telefónicas. El mobiliario urbano se ve complementado con paradas de autobús, dos de las cuales están ubicadas en Bosque Mágico, una en el estadio BBVA-Bancomer y otra en la zona comercial llamada Plaza Altea La Pastora.

Existen también puentes peatonales que facilitan el acceso a La Pastora, destacamos el que sirve como acceso al estadio BBVA-Bancomer y otro para Bosque Mágico. En cuanto a seguridad pública, al igual que como todo el municipio de Guadalupe, los alrededores del Parque La Pastora cuentan con el programa de Policía de Proximidad. En los fraccionamientos cerrados, como Bosques del Contry, además se tienen servicios privados de seguridad, que incluyen casetas de vigilancia para controlar el acceso y guardias que hacen rondines dentro de las colonias.

2.1.6. Determinación del tamaño de la muestra

Para determinar el tamaño de la muestra y sus diferentes características, Hernández, Fernández-Collado & Baptista (2006: 240) mencionan que de varios elementos que integran un universo se genera un subconjunto al que se le llamara población. Para este estudio, la muestra se determinó mediante una fórmula propuesta por (Rojas, 1978:134). Para obtener la “n”, que es el tamaño de la muestra, se tomó en cuenta que la población, según los datos del INEGI (2010),

dentro de la zona de estudio correspondía a 31,135 Habitantes (figura 2.2). En este caso, se determinó que un nivel de confianza adecuado podría ser de 85%, por lo tanto el valor “Z”, según la fórmula mencionada, sería igual a 1.44, con un porcentaje de error del 7.19 %, que en la fórmula corresponde a “E”. Tomando en cuenta que la distribución de las respuestas se dividirá en un 50%, tomando el valor de 0.5, el cual se expresa como “pq”. Por tanto, el valor de nuestra “n” deberá corresponder a 100. Los datos, la fórmula, la sustitución y el resultado aparecen en la figura 2.28.

Datos:	Fórmula	Sustitución	Resultado
n=? E= 7.19% = 7/100= 0.07 Z= 1.44	$n = \frac{Z^2 \times pq^2}{E^2}$	$n = \frac{1.44^2 \times 0.5^2}{0.07^2}$	100

pq= 50% = 50/100= 0.5

Figura 2.28. Fórmula utilizada para obtener el tamaño de la muestra. Fuente: Rojas (1978).

2.2. Elaboración del instrumento

El investigador para recolectar información y datos de las variables necesita construir un instrumento de medición. Hernández, Fernández-Collado & Baptista (2006: 276) señalan que un instrumento es una herramienta que representa los conceptos o las variables que el investigador está analizando y que sirve para registrar los datos que se recopilan durante el trabajo de campo. En este sentido, partimos de una matriz de congruencia, para posteriormente pasar a las definiciones de cada una de las variables mencionadas y su operacionalización. A partir de este paso, se crea el formato de la entrevista.

2.2.1. Matriz de congruencia de la investigación

La elaboración del instrumento parte de esta matriz de congruencia, la cual está estructurada en función de las preguntas de investigación, los objetivos específicos y las variables. En nuestro caso, las variables seleccionadas son: Movilidad, Representaciones Sociales, Medio construido y Sustentabilidad Social.

Título	<i>Impactos en la movilidad y en la Representación Social del estadio BBVA-Bancomer en Guadalupe, Nuevo León</i>			
Preguntas de investigación	¿Cuáles son las estrategias en la movilidad en los habitantes de los alrededores del estadio y el parque La Pastora?	¿Qué impactos se han generado en las Representación Social a partir de la construcción del estadio?	¿Qué cambios hay en el medio construido a partir de la llegada del estadio?	¿Cuáles son las transformaciones de la Sustentabilidad Social que generó el estadio en el entorno?
Objetivo general	<i>Describir la movilidad y la Representación Social ante los impactos generados por el Estadio BBVA-Bancomer en el municipio de Guadalupe, Nuevo León</i>			
Objetivos específicos	<i>Examinar las estrategias que presentan los habitantes en cuanto a movilidad</i>	<i>Conocer los impactos en la Representación Social por la construcción del estadio</i>	<i>Determinar los cambios en el medio construido alrededor de la zona del estadio</i>	<i>Analizar las transformaciones de la Sustentabilidad Social en el entorno</i>
Hipótesis	El estadio BBVA-Bancomer, generará cambios en la Representación Social de las personas al identificarse con el inmueble, como consecuencia esto atraerá a más población aumentando los conflictos en la movilidad en la zona.			
Variables	Movilidad	Representaciones Sociales	Medio construido	Sustentabilidad Social

2.2.2. Definiciones

A manera de esquema, nos permitimos presentar las definiciones de cada una de las variables. Estas definiciones están inspiradas en la discusión que se desarrolló en el marco teórico

Variable	Definición
Movilidad	<i>Actividad realizada por las personas para trasladarse en medios de transporte para dirigirse hacia distintos lugares de la ciudad.</i>
Representación Social	<i>Es el conocimiento elaborado y compartido por un grupo social que se genera a través de una tradición, educación y cualquier forma de comunicación social.</i>
Medio construido	<i>Son los espacios físicos que el hombre diseña para poder vivir y realizar sus actividades los cuales pueden ser edificios.</i>
Sustentabilidad Social	<i>Se centra en la participación social de las personas en el entorno y sus estrategias para adueñarse del territorio y que provocan una identidad social en una comunidad.</i>

2.2.3. Operacionalización de las variables

La tabla que aparece en esta sección muestra cómo cada variable ha sido descompuesta en cada una de las dimensiones que se trataron en el marco teórico. Para su medición proponemos unos indicadores los que a su vez sirven para presentar una serie de ítems, los cuales son la base de dos instrumentos de investigación.

Variable	Dimensión	Indicador	Instrumento 1 (Personas que acuden al estadio)	Instrumento 2 (Personas que viven en la zona)
Movilidad	Movilidad	Origen	1.1. Edad	1.1. Edad
			1.2. Sexo	1.2. Sexo
			1.3. ¿De qué Colonia viene?	1.3. Colonia
			1.4. Municipio	1.4. ¿Cuánto tiempo tiene habitando en este municipio?
		Movilidad	1.5. ¿Conoce la palabra “Movilidad”?	1.5. ¿Conoce la palabra “Movilidad”?
			1.5a. ¿Cómo la definiría?	1.5a. ¿Cómo la definiría?
	Movilidad Urbana	Medio de transporte	1.6. ¿Cuántos medios utilizas para llegar al estadio?	1.6. ¿Cuántos medios utilizas para llegar a su casa?
			1.6 a. ¿Cuál?	1.6 a. ¿Cuál?
			1.6 b. ¿Cuáles?	1.6 b. ¿Cuáles?
		Transporte	1.7. ¿Cómo evaluaría al transporte público de esta zona del estadio?	1.7. ¿Se traslada de la misma manera hacia su casa cuando hay partido o toma otros medios de transporte?
			1.7 a. Si utilizas carro, ¿Alguna vez ha llegado al estadio en transporte público?	1.7. a. ¿Cuáles?
			1.7 b. Si: ¿Cuál es la razón por la que no utilizas el transporte?	1.7. b. Si utilizas carro, ¿Alguna vez ha llegado al estadio en transporte público?
				1.7. c. Sí: ¿Cuál es la razón por la que no utilizas el transporte?
		Traslado	1.8. ¿Desde dónde se traslada para venir al estadio?	1.8. ¿Cómo evaluaría al transporte público de esta zona donde vive?
			1.9. ¿Cuánto tiempo le	1.9. ¿Cuánto tiempo le

			toma trasladarse hacia el estadio?	toma trasladarse hacia su casa cuando hay partido?
		Banquetas	1.10. ¿Cómo evaluaría el mantenimiento de las banquetas en la zona del estadio?	1.10. ¿Cómo evaluaría el mantenimiento de las banquetas en la zona?
		Movilidad Urbana Sustentable	Medios no contaminantes	1.11. ¿Qué medios de transporte utilizaría para reducir la contaminación al venir al estadio?
			1.12. ¿Si hubiera un buen sistema para andar en bicicleta, la utilizaría?	1.12. ¿Si hubiera un buen sistema para andar en bicicleta, la utilizaría?
Representación Social	Representación Social	Representación con el deporte	2.1. Si yo menciono "fútbol", ¿Qué palabras vienen a su mente?	
			2.2. Menciónelas por orden de importancia:	
		Imaginarios	2.3. Cuando piensa en su equipo ¿Qué personaje cree que lo identifica?	
			2.4. ¿Qué palabras vienen a su mente al ver esta imagen?	
			2.5. Menciónelas por orden de importancia	
	Representación en los Objetos	Representación con el estadio	2.6. ¿Qué apodo representa mejor al estadio?	2.1. ¿Qué significa para usted vivir cerca del estadio?
	Identidad Social	Identificación con el equipo	2.7. ¿Se siente orgulloso de ser Rayado?	2.2. ¿Se siente orgulloso de que los Rayados tengan su estadio cerca de su casa?
			2.7. a. Si o No ¿Por qué?	2.2. a. Si o No ¿Por qué?
		Identificación con otros elementos relacionados con el equipo	2.8. ¿Cree que la mascota identifica al equipo?	
			2.8. a. Si o No ¿Por qué?	

Medio construido	Medio construido	Ruido	3.1. ¿Cree que el ruido afecta a los animales de La Pastora?	3.1. ¿El ruido de los partidos le afecta?
				3.1a. ¿Cree que el ruido afecta a los animales de La Pastora?
	Medio Ambiente Urbano	Contaminación	3.2. ¿Qué problema de contaminación cree que se causa cuando hay partido?	3.2. ¿Qué problema de contaminación cree que se causa cuando hay partido?
	Elementos construidos: estadios	Estadio	3.3. ¿Cree que la construcción del estadio afectó al medio ambiente?	3.3. ¿Cree que la construcción del estadio afectó al medio ambiente?
			3.4. ¿Cree que mejoró la Movilidad de la zona con la llegada del estadio?	3.4. ¿Cree que mejoró la movilidad de la zona con la llegada del estadio?
Sustentabilidad Social	Sustentabilidad	concepto	4.1. Si yo menciono "Sustentabilidad" ¿Qué palabras vienen a su mente?	4.1. Si yo menciono "Sustentabilidad" ¿Qué palabras vienen a su mente?
			4.2. Menciónelas por orden de importancia	4.2. Menciónelas por orden de importancia
	Sustentabilidad Social	Relaciones sociales	4.3. ¿Se ha hecho amigo de aficionados Rayados en el estadio?	4.3. ¿Los aficionados que vienen a los partidos le han generado problemas?
			4.3. a Sí o No ¿Por qué?	4.3. a Sí o No ¿Por qué?
			4.4. ¿Cómo se lleva con los demás aficionados Rayados?	
	Transformaciones en la Sustentabilidad Social generada por los estadios	Transformaciones	4.5. ¿Ha visto transformaciones en _____ a partir de la llegada del estadio?	

2.2.4. Estructura del instrumento de trabajo

El proceso de la elaboración del instrumento de investigación incluyó una prueba piloto para observar sus fortalezas y debilidades, lo que permitió hacer los ajustes necesarios para pasar a su aplicación del instrumento y posterior análisis. Para el manejo de la información, decidimos trabajar con dos instrumentos para dos grupos, el primero va dirigido a las personas que asisten al estadio y el segundo enfocado a las que viven dentro de la zona analizada. Los dos instrumentos de trabajo se componen de cuatro apartados, que corresponden a las variables de *movilidad*, *representación social*, *medio construido* y *sustentabilidad social*. Contienen preguntas cerradas y semiabiertas. Para la variable de movilidad, en la sección de preguntas cerradas se estableció una escala de Likert (1932: 55-65), buscando hacer una medición de los diferentes comportamientos de las personas mediante varias opciones de respuestas. En esta misma sección, en las preguntas semiabiertas se utilizó la metodología de la evocación jerarquizada propuesta por Abric (2003: 62-65) para el análisis de RS, el método de Silva (2006: 35-43) para analizar el imaginario y el sentido de identidad que tienen las personas con el equipo de Monterrey.

En los dos instrumentos se incluyen un apartado en el cual el entrevistador se identificará poniendo su nombre, indicando que se está realizando un proyecto de investigación sobre “Impactos en la movilidad y en la representación social del estadio BBVA-Bancomer en Guadalupe, Nuevo León”, aclarando que la información tratada es confidencial y será utilizada solamente para fines académicos. Entonces, se le solicita autorización para grabar y posteriormente se anota el nombre con la fecha de la entrevista.

En este primer apartado del instrumento dirigido a personas que asisten al estadio, la primer variable a tratar es *movilidad*, la cual se compone de 12 ítems que van ligados con las dimensiones de *movilidad*, *movilidad urbana* y *movilidad urbana sustentable*. En la primera dimensión los indicadores son origen y movilidad. Para

conocer el primer indicador, al entrevistado se le pide su edad, sexo, así como la colonia y el municipio de procedencia. El segundo indicador es para conocer si las personas están familiarizadas con el término de movilidad. En la segunda dimensión los indicadores son *medio de transporte*, *transporte*, *traslado* y *banquetas* y en la tercera de estas dimensiones, el indicador es *medios no contaminantes*. Para estas dos dimensiones se utilizó la escala de Likert (1932), midiendo las diferentes opiniones de las personas sobre el transporte público, desde donde se originan sus desplazamientos para trasladarse hacia el estadio, las condiciones de banquetas en la zona y si utilizarían otros medios para reducir la contaminación.

En el segundo apartado, que consta de 8 ítems, se aborda la variable de *representación social*, que contiene las dimensiones *representación social*, *representación en los objetos* e *identidad social*. La primera dimensión contiene los indicadores de *representación con el deporte e imaginarios*, en donde se utiliza la evocación jerarquizada de Abric (2003), analizando las palabras que vienen a la mente de las personas al ver el escudo de su equipo y ordenándolas en orden de importancia. En la segunda dimensión de la variable RS, su indicador es *representación con el estadio*, mientras que en la tercera de las dimensiones, los indicadores son *identificación con el equipo* e *identificación*. Apoyados en el método de Silva (2006) buscamos observar si las personas se sienten identificadas con su estadio, con la mascota y con algún personaje del equipo.

Para la tercera variable, sobre *medio construido* y que contiene 4 ítems, las dimensiones son *medio construido*, *medio ambiente urbano* y *elementos contruidos: estadios*. En la primera dimensión, el indicador asignado es el de *ruido*, en donde el entrevistado por medio de una pregunta cerrada menciona que el ruido afecta o no a los animales del Zoológico La Pastora. En la segunda dimensión, su indicador es el de *contaminación*, en donde se utiliza la escala de Likert (1932), para que el entrevistado determiné el problema de contaminación generado cuando se realizan partidos en el inmueble en cuestión. En la tercera

dimensión, el indicador correspondiente es *estadio*, donde mediante preguntas cerradas el entrevistado menciona si fue afectado el medio ambiente y a la movilidad por construcción del estadio.

En el cuarto y último apartado de este instrumento, se menciona sobre la variable de *sustentabilidad*, que está compuesta de 5 ítems, trabajando con las dimensiones de *sustentabilidad*, *sustentabilidad social* y *transformaciones en la sustentabilidad social generada por los estadios*. En la primera de las dimensiones, el indicador es *concepto*. Tomando como base el método de la evocación jerarquizada se le indica al entrevistado que mencione las palabras que vengan a su mente al decirle la palabra sustentabilidad y que las ordene por importancia. Para la segunda dimensión su indicador es *relaciones sociales*, en donde se utiliza una pregunta cerrada para que el entrevistado mencione su relación con los demás aficionados en el estadio y de manera semiabierta la describa. En la tercera dimensión su indicador es *transformaciones*, en la cual el entrevistado determinará con una pregunta cerrada los cambios generados con la llegada del estadio. Este primer instrumento de trabajo aparece en el Anexo 1 al final de este documento.

En lo referente al segundo instrumento, dirigido a las personas que viven en los alrededores del estadio, en el primer apartado se enfoca en la variable de *movilidad*, la cual se compone de 12 ítems que van ligados con las dimensiones de *movilidad*, *movilidad urbana* y *movilidad urbana sustentable*. En la primera dimensión los indicadores son *origen y movilidad*. Para el primer indicador se le pide al entrevistado que mencione su edad, sexo, la colonia de residencia y cuánto tiempo tiene habitando en el municipio de Guadalupe. El segundo indicador se utiliza para ver si los entrevistados conocen el término de movilidad. En la segunda dimensión los indicadores son *medio de transporte*, *transporte*, *traslado* y *banquetas*, mientras que en la tercera dimensión, el indicador es *medios no contaminantes*. Para estas dos últimas dimensiones se utilizó la escala de Likert (1932), midiendo las diferentes opiniones de las personas que viven en esta zona

sobre las condiciones del transporte público, de las banquetas, además de cómo se trasladan regularmente hacia sus casas y si se presenta algún cambio en su desplazamiento cuando se realizan partidos, finalizando si emplearían otros medios para reducir la contaminación.

En el segundo apartado se aborda la variable de *representación social*, que contiene la dimensión de *representación en los objetos*, la cual su indicador es *representación con el estadio*. Mediante una pregunta semiabierta la persona expresa lo que significa para ella vivir cerca del estadio. La segunda dimensión de la variable RS es sobre *identidad social* y su indicador es *identificación con el equipo*, con una pregunta cerrada sobre si las personas se sienten orgullosas que un equipo de la ciudad tenga un estadio cerca de su casa y de forma semiabierta se les pide que lo expresen. La tercer variable, que incluye 4 ítems, para *medio construido*, sus dimensiones son *medio construido*, *medio ambiente urbano* y *elementos contruidos: estadios*". En la primera dimensión, el indicador que le corresponde es el de *ruido*, indicando al entrevistado que mencione si el ruido afecta o no a los animales del Zoológico de La Pastora. En la segunda dimensión, su indicador es el de *contaminación*, en donde utilizando una escala de Likert (1932), el entrevistado determina el problema de contaminación que se genera cuando se realizan partidos. En la tercera de estas dimensiones, el indicador correspondiente es *estadio*, donde mediante preguntas cerradas, el entrevistado comenta si fue afectado el medio ambiente y la movilidad por la construcción del estadio.

El cuarto apartado de este instrumento se enfoca sobre la variable de *sustentabilidad*, que se compone de 3 ítems, con sus dimensiones sobre *sustentabilidad*, *sustentabilidad social* y *transformaciones en la sustentabilidad social generada por los estadios*. En la dimensión inicial, el indicador es *concepto*, donde se utiliza el mencionado método de Abric (2003), para que el entrevistado describa las palabras que vengan a su mente al decirle la palabra sustentabilidad y las ordene por importancia. En la segunda dimensión el indicador es *relaciones*

sociales, donde el entrevistado indica su relación con los demás aficionados en el estadio. La tercera dimensión de esta variable tiene como indicador *transformaciones*, donde el entrevistado comenta sobre los cambios generados con la llegada del estadio. Este instrumento de trabajo se encuentra en el Anexo 2 de este documento.

2.3. Aplicación del instrumento

Para realizar la recolección de datos de esta investigación, en el trabajo de campo participó un grupo de tres personas. La lista de ellas se encuentra en el Anexo 4 de este documento. El equipo se conformó por dos arquitectas egresadas de la Universidad Autónoma de Nuevo León y una estudiante en educación preescolar, a las cuales se les dio a una capacitación previa para la aplicación del instrumento.

La recolección de datos se llevó a cabo los días jueves 27 y sábado 28 de octubre de 2016. Para entrevistar a las personas que viven cerca del estadio, se comenzó en las colonias cerca de la Avenida Pablo Livas, las cuales son Tolteca, La Quinta y Exposición, en un horario vespertino de 6:00 a 8:00 pm, con una temperatura de 25° C, lo que consideramos facilitó encontrar a las personas en sus casas. En las colonias Contry Sol, Exposición y Bosques del Contry, para realizar las entrevistas, se logró contactar a los habitantes por medio de amigos que los conocían, pues se presentaron algunas dificultades en estas colonias con un nivel socioeconómico más acomodado. Por ejemplo, en Contry Sol no se encontraba gente caminando o fuera de sus casas para que nos atendieran y en Bosques del Contry se nos dificultó el acceso por tratarse de una colonia privada.

Las entrevistas para las personas que asisten al estadio se realizaron el día sábado 29 de octubre, durante el llamado *clásico regio 109* entre los equipos locales de fútbol Rayados del Monterrey y Tigres de la UANL. El lugar fue el estadio Universitario, ubicado en el municipio de San Nicolás de los Garza. Las

entrevistas se realizaron también en horario vespertino de 5:00 a 7:00 pm, con una temperatura 27º C, clima que ayudó para entrar en contacto con las personas. Cabe mencionar que acercándose el horario de inicio del partido, los asistentes caminaban apresurados y no nos prestaban atención, además de que había poca afición Rayada, por lo que se decidió terminar las entrevistas por ese día para seguir en otra ocasión.

Nuevamente se continuó entrevistando a las personas que acuden al estadio y a las que viven cerca de la zona, durante los días lunes 31 de octubre, martes 1º, miércoles 2 y jueves 3 de noviembre, contactando a estas por medio de amigos que los conocían. La jornada de entrevistas para personas que habitan cerca del estadio se llevó a cabo el sábado 5 de noviembre, día que jugaban su partido los Rayados en su estadio. En un horario de 12:30 pm a 2:30 pm se aplicó el instrumento en las colonias Tolteca y La Quinta, las cuales se ubican muy cerca de la Avenida Pablo Livas. Nos encontramos con algunas personas que estaban molestas y se negaron a contestar la entrevista, diciendo que no había solución, no querían problemas, y no tenían tiempo. Otras, en su mayoría adultos y personas de la tercera edad, las cuales se encontraban afuera de sus casas platicando, sí colaboraron con nosotros, quedando pendientes por terminar algunas entrevistas. Más tarde nos dirigimos al estadio BBVA-Bancomer, previo al partido de Rayados contra el equipo de Veracruz, para llevar a cabo las entrevistas a las personas que asisten al estadio, entre las 4:00 y las 6:00 pm, con una temperatura de 25º C. Además de que el clima favoreció, al estar en casa, se encontraron más aficionados Rayados y así se concluyó la aplicación del instrumento dirigido a las personas que asisten al estadio.

Para concluir de entrevistar a las personas que habitan cerca del estadio, continuamos el día domingo 6 de noviembre, entre el mediodía y las 2:30 pm, en las colonias Felipe Ángeles, Tolteca, La Quinta, La Hacienda, Zitoon Guadalupe, Marte y Exposición, que están cerca de las avenidas Las Torres y Benito Juárez. En esta ocasión hubo más disposición para colaborar con nosotros, platicamos

con personas que encontrábamos fuera de sus casas platicando y paseando. Nos permitimos mencionar que logramos entrevistar a 100 personas, de las cuales 50 habitan en colonias cercanas al estadio y las otras 50 aficionados que asisten al estadio.

2.4. Conclusión

Desde la llegada del estadio BBVA-Bancomer al municipio de Guadalupe se han presentado diversos impactos que han beneficiado o afectado tanto a los habitantes del municipio como a los aficionados que asisten al inmueble. Por este motivo, el nuestro trabajo se enfoca en las personas que viven cerca del estadio y en las que asisten a este recinto, por lo que podemos tener conocimiento de diversos puntos de vista. Para el estudio se determinó un área compuesta por un kilómetro alrededor del Parque La Pastora, buscando analizar las colonias ahí inscritas y sus datos estadísticos disponibles por AGEB que se encuentran dentro de un área total de 583 hectáreas.

Se elaboró un instrumento, el cual responde a los objetivos de esta investigación, partiendo de las variables movilidad, representación social, medio construido y sustentabilidad. Para el trabajo de campo, se realizaron dos instrumentos para aplicar el primero a personas que viven en el área cercana al estadio y el segundo dirigido a quienes asisten a este espacio. Para la recolección de datos se necesitó capacitar un grupo de tres personas como levantadores. Durante el trabajo de campo se presentaron algunos problemas, tales como en las colonias de clase social más acomodada se tuvo dificultad para entrevistar y se buscó ayuda de amigos que conocieran a personas que habitaran en esa zona, en comparación con las colonias de clase más popular en donde fue más agradable el trato. Finalmente, logramos aplicar 100 instrumentos.

Podemos destacar que para los aficionados la llegada del estadio ha sido de gran aceptación, considerando que el equipo Monterrey cuenta con una nueva casa.

Sin embargo, pero del lado de los habitantes de la zona las opiniones están divididas, pues algunos aceptan que al ser aficionados tienen más cerca el estadio, pero también tienen problemas de estacionamiento y de tráfico. Algunos de ellos aprovechan la situación para sacar beneficio cobrando una cuota a las personas que asisten al estadio. En general la llegada del inmueble en la zona si ha generado impactos positivos pues se conoce más del municipio de Guadalupe, pues personas de diferentes puntos invierten tiempo y recursos económicos en este lugar. Gracias a esto, se han construido nuevos comercios. Del lado de los impactos negativos, las personas que habitan cerca del recinto tienen que soportar que cada que hay evento deportivo enfrentan los problemas mencionados anteriormente, teniéndose que adaptar a este cambio.

En los siguientes capítulos de este documento, se mostrará el análisis y la interpretación de los resultados para cada una de las variables expuestas en esta investigación. Podemos adelantar que los discursos de las personas participantes fueron convertidos primeramente en componentes mínimos, para después agruparlos en categorías.

Capítulo 3. El uso del automóvil como elemento central de la movilidad en los aficionados y habitantes de la zona

El primer objetivo específico de la investigación es examinar las estrategias que presentan los habitantes en cuanto a movilidad. La discusión en esta apartado describe sobre la primera variable presentada, que es la *movilidad*, en la que se analizarán las dimensiones de *movilidad*, *movilidad urbana* y *movilidad urbana sustentable*. El análisis de los datos nos mostrará la predominancia del uso del automóvil para el traslado al estadio BBVA-Bancomer.

La primer dimensión es *movilidad*, los indicadores son el *origen y movilidad*, para conocer en los aficionados, desde dónde se trasladan además de cuales medios utilizan para llegar al estadio. En los habitantes de la zona es para conocer en que colonia viven, desde cuánto tiempo habitan en el municipio. Para la dimensión de *movilidad urbana*, los indicadores son el *medio de transporte, transporte, traslado y banquetas*. Finalmente en la dimensión de *movilidad urbana sustentable*, el indicador es, *medios no contaminantes*. En las Figuras 3.1 y 3.2 se muestra como fueron tratados los datos con apoyo del programa informático Excel, lo que permitió realizar las tablas y las gráficas de soporte.

<div><div><div><div><div></div><div>Tabla</div></div><div><div></div><div>Tablas dinámicas</div></div><div><div></div><div>Tablas</div></div></div><div><div><div></div><div>Imágenes</div></div><div><div></div><div>Imágenes en línea</div></div><div><div></div><div>Ilustraciones</div></div></div><div><div><div></div><div>Tienda</div></div><div><div></div><div>Mis aplicaciones</div></div></div><div><div><div></div><div>Gráficos recomendados</div></div><div><div></div><div>Gráficos</div></div><div><div></div><div>Gráfico dinámico</div></div></div><div><div><div></div><div>Línea</div></div><div><div></div><div>Columna</div></div><div><div></div><div>+/-</div></div></div><div><div><div></div><div>Segmentación de datos</div></div><div><div></div><div>Escala de tiempo</div></div></div><div><div><div></div><div>Hipervínculo</div></div><div><div></div><div>Texto</div></div></div><div><div><div></div><div>Vínculos</div></div><div><div></div><div>Simbología</div></div></div></div></div> <div><div><div><div>1</div><div></div></div><div>:</div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div>INSTRUMENTO 1 (PERSONAS QUE ACUDEN AL ESTADIO)</div></div></div></div> <table><tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th><th>D</th><th>E</th><th>F</th><th>G</th><th>H</th><th>I</th><th>J</th><th>K</th><th>L</th></tr><tr><td colspan="12">INSTRUMENTO 1 (PERSONAS QUE ACUDEN AL ESTADIO)</td></tr><tr><td rowspan="4">NOMBRE</td><td colspan="5">DIMENSIÓN: MOVILIDAD</td><td colspan="6">MOVILIDAD URBANA</td></tr><tr><td colspan="4">INDICADOR: ORIGEN</td><td>MOVILIDAD</td><td colspan="2">MEDIO DE TRANSPORTE</td><td colspan="4">TRANSPORTE</td></tr><tr><td>1.1. EDAD</td><td>1.2. SEXO</td><td>1.3. ¿DE QUÉ COLONIA VIENE?</td><td>1.4. MUNICIPIO</td><td>1.5. ¿CONOCES EL TÉRMINO DE "MOVILIDAD"?</td><td>1.6. ¿CUÁNTOS MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZA PARA LLEGAR AL ESTADIO?</td><td>1.6.a. ¿CUAL?</td><td>1.6.b. ¿CUALES?</td><td>1.7. ¿CÓMO EVALUARÍAS AL TRANSPORTE PÚBLICO EN ESTA ZONA DEL ESTADIO?</td><td>1.7.a. SI UTILIZAS CARRO, ¿ALGUNAS VECES HAS LLEGADO AL ESTADIO EN TRANSPORTE PÚBLICO?</td><td>1.7.b. SI, ¿CUAL ES LA RAZÓN POR LA QUE NO UTILIZAS EL TRANSPORTE?</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> </																A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	INSTRUMENTO 1 (PERSONAS QUE ACUDEN AL ESTADIO)												NOMBRE	DIMENSIÓN: MOVILIDAD					MOVILIDAD URBANA						INDICADOR: ORIGEN				MOVILIDAD	MEDIO DE TRANSPORTE		TRANSPORTE				1.1. EDAD	1.2. SEXO	1.3. ¿DE QUÉ COLONIA VIENE?	1.4. MUNICIPIO	1.5. ¿CONOCES EL TÉRMINO DE "MOVILIDAD"?	1.6. ¿CUÁNTOS MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZA PARA LLEGAR AL ESTADIO?	1.6.a. ¿CUAL?	1.6.b. ¿CUALES?	1.7. ¿CÓMO EVALUARÍAS AL TRANSPORTE PÚBLICO EN ESTA ZONA DEL ESTADIO?	1.7.a. SI UTILIZAS CARRO, ¿ALGUNAS VECES HAS LLEGADO AL ESTADIO EN TRANSPORTE PÚBLICO?	1.7.b. SI, ¿CUAL ES LA RAZÓN POR LA QUE NO UTILIZAS EL TRANSPORTE?											
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L																																																																									
INSTRUMENTO 1 (PERSONAS QUE ACUDEN AL ESTADIO)																																																																																				
NOMBRE	DIMENSIÓN: MOVILIDAD					MOVILIDAD URBANA																																																																														
	INDICADOR: ORIGEN				MOVILIDAD	MEDIO DE TRANSPORTE		TRANSPORTE																																																																												
	1.1. EDAD	1.2. SEXO	1.3. ¿DE QUÉ COLONIA VIENE?	1.4. MUNICIPIO	1.5. ¿CONOCES EL TÉRMINO DE "MOVILIDAD"?	1.6. ¿CUÁNTOS MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZA PARA LLEGAR AL ESTADIO?	1.6.a. ¿CUAL?	1.6.b. ¿CUALES?	1.7. ¿CÓMO EVALUARÍAS AL TRANSPORTE PÚBLICO EN ESTA ZONA DEL ESTADIO?	1.7.a. SI UTILIZAS CARRO, ¿ALGUNAS VECES HAS LLEGADO AL ESTADIO EN TRANSPORTE PÚBLICO?	1.7.b. SI, ¿CUAL ES LA RAZÓN POR LA QUE NO UTILIZAS EL TRANSPORTE?																																																																									

Figura 3.1. Vista de hoja de Excel para los Aficionados. Elaboración propia.

DATOS EXCEL INSTRUMENTOS 1 Y 2 - Microsoft Excel																
Susy Barboza Alanis																
INICIO INSERTAR DISEÑO DE PÁGINA FÓRMULAS DATOS REVISAR VISTA																
Calibri 11 A A Ajustar texto General \$ % 000 00 00 Formato Dar formato Estilos de celda Insertar Eliminar Formato Autosuma Rellenar Borrar Ordenar y filtrar Buscar y seleccionar																
Fuente Alineación Número Estilos Celdas Modificar																
1 INSTRUMENTO 2 (PERSONAS QUE VIVEN EN LA ZONA DEL ESTADIO)																
INSTRUMENTO 2 (PERSONAS QUE VIVEN EN LA ZONA DEL ESTADIO)																
DIMENSIÓN: MOVILIDAD MOVILIDAD URBANA																
INDICADOR: ORIGEN MOVILIDAD MEDIO DE TRANSPORTE TRANSPORTE																
NOMBRE	1.1. EDAD	1.2. SEXO	1.3. ¿CÓDIGO?	1.4. ¿CUÁNTO TIEMPO TIENE HABITANDO EN ESTE MUNICIPIO?	1.5. ¿CONOCES LA PALABRA "MOVILIDAD"?	1.6. ¿CUÁNTOS MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZA PARA LLEGAR A SU CASA?	1.6.a. ¿CUAL?	1.6.b. ¿CUAL?	1.7. ¿SE TRASLADA DE LA MISMA MANERA HACIA SU CASA CUANDO HA PARTIDO O TOMA OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE?	1.7.a. ¿CUAL?	1.7.b. SI UTILIZAS CARRO, ¿ALGUNAS VECES HAS LLEGADO AL ESTADIO EN TRANSPORTE PÚBLICO?	1.7.c. ¿CUAL ES LA RAZÓN POR LA QUE NO UTILIZAS EL TRANSPORTE?	1.8. ¿CÓMO EVALUARÍAS AL TRANSPORTE PÚBLICO EN ESTA ZONA DONDE VIVE?			

Figura 3.2. Vista de hoja de Excel para las personas que viven en la zona. Elaboración propia.

3.1. El perfil de los participantes y el concepto de movilidad

El primer indicador de la dimensión de movilidad se relaciona con el origen residencial de los participantes. Para los aficionados al Club de Fútbol Monterrey se toma en cuenta el sexo, la edad, la colonia en que viven, además del municipio del que provienen. En el caso de las personas que habitan en la zona se toman en cuenta casi los mismos indicadores, a diferencia que aquí se analiza cuanto tiempo se tienen viviendo en el municipio de Guadalupe.

En cuanto a edad, de las 100 personas entrevistadas el grupo mayoritario tanto para aficionados y como para habitantes de la zona es de 20 a 29 años. En el caso de aficionados son 19 personas y en los habitantes son 14, sumando un total de 33 personas respectivamente en ambos grupos (Figura 3.3).

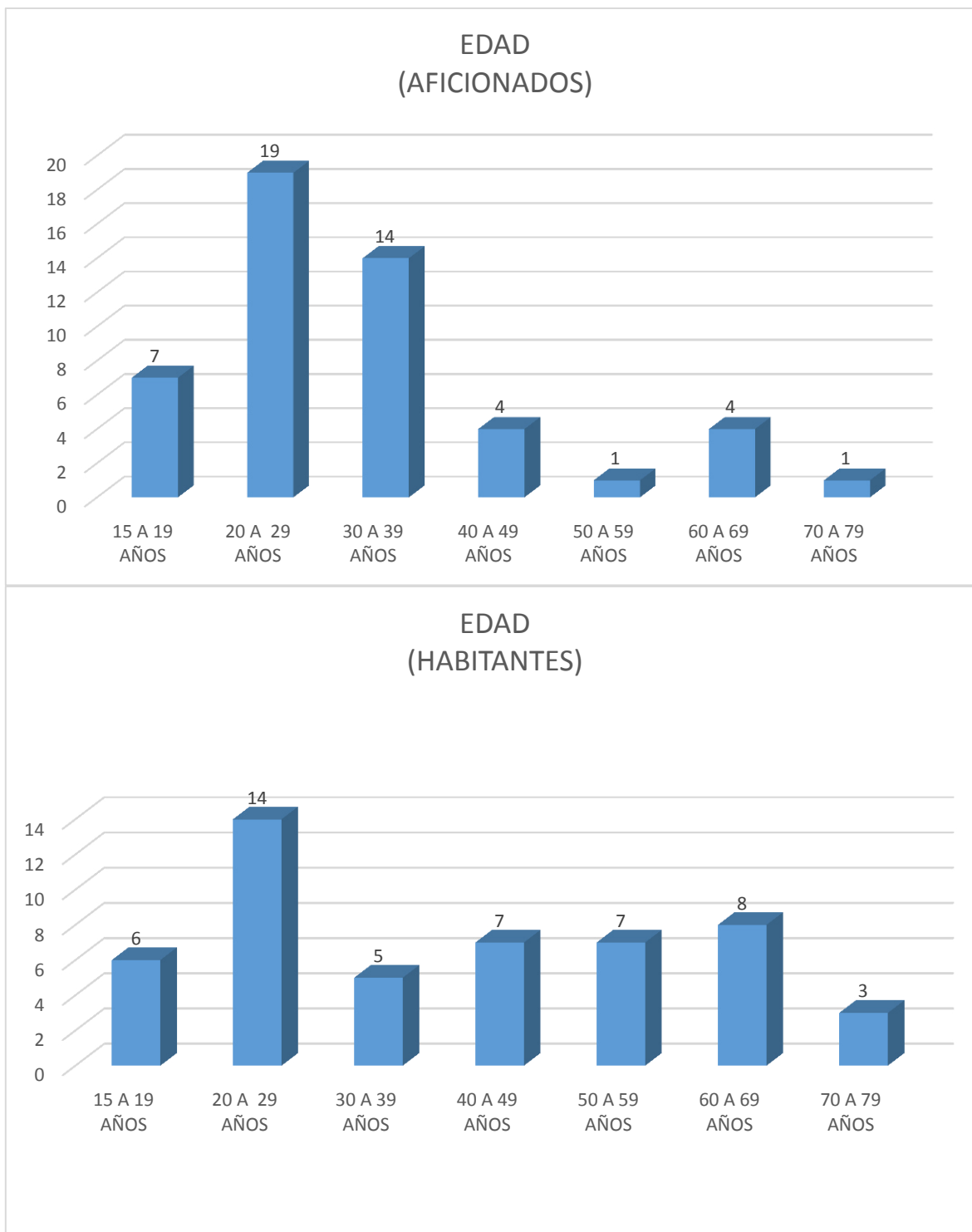


Figura 3.3. Comparativo de edades, entrevistados aficionados y habitantes. Elaboración propia.

Referente al sexo de los entrevistados, el grupo que predomina en los aficionados es el de hombres, mientras que en los habitantes de la zona la mayoría fueron mujeres. En el caso de aficionados fueron 29 hombres y en los habitantes 26 mujeres. Al hacer las comparaciones, del total de entrevistados contamos con 53 hombres y 47 mujeres.

En cuanto al municipio de procedencia, de las 50 personas entrevistadas para el grupo de aficionados, predomina el municipio de Guadalupe con 20 sujetos, después le siguen Monterrey con 10, San Nicolás de los Garza con 8 y finalmente Apocada con 4 (Figura 3.4). Por otra parte, en lo relativo a las colonias de residencia, en el caso de los aficionados, el perfil de los 50 participantes es muy variado, destacando por poco que la mayoría proviene de las colonias 20 de Noviembre y Camino Real, ambas dentro del municipio de Guadalupe, con 6 y 3 personas, respectivamente. En el caso de los habitantes de la zona, predominan las colonias Felipe Ángeles con 19 individuos, le siguen las colonias Tolteca con 11 y finalmente La Quinta con 8 (Figura 3.5).

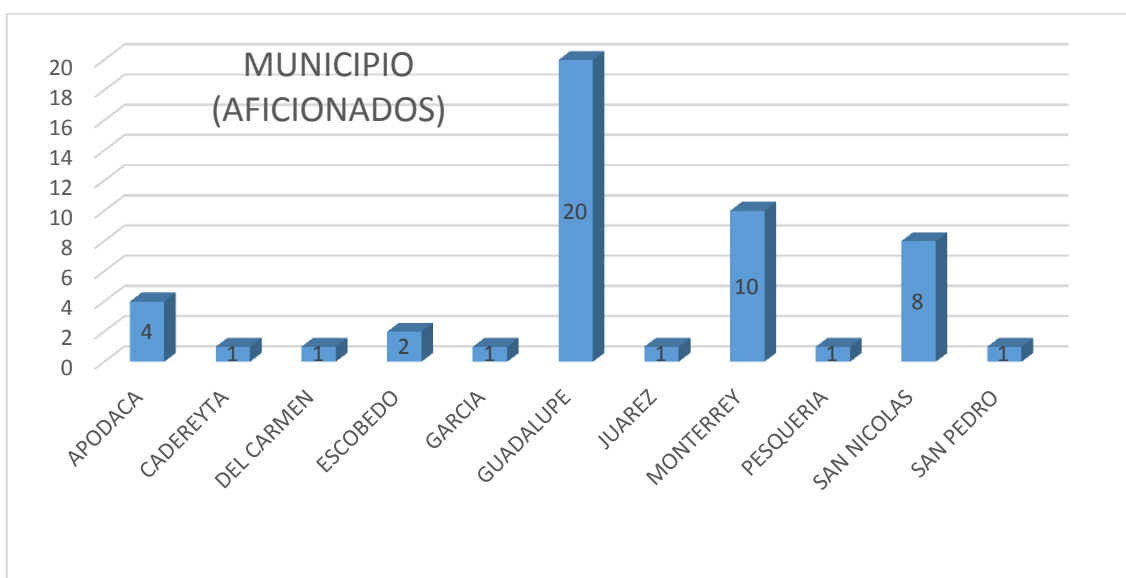


Figura 3.4. Comparativo de municipios para entrevistados aficionados. Elaboración propia.

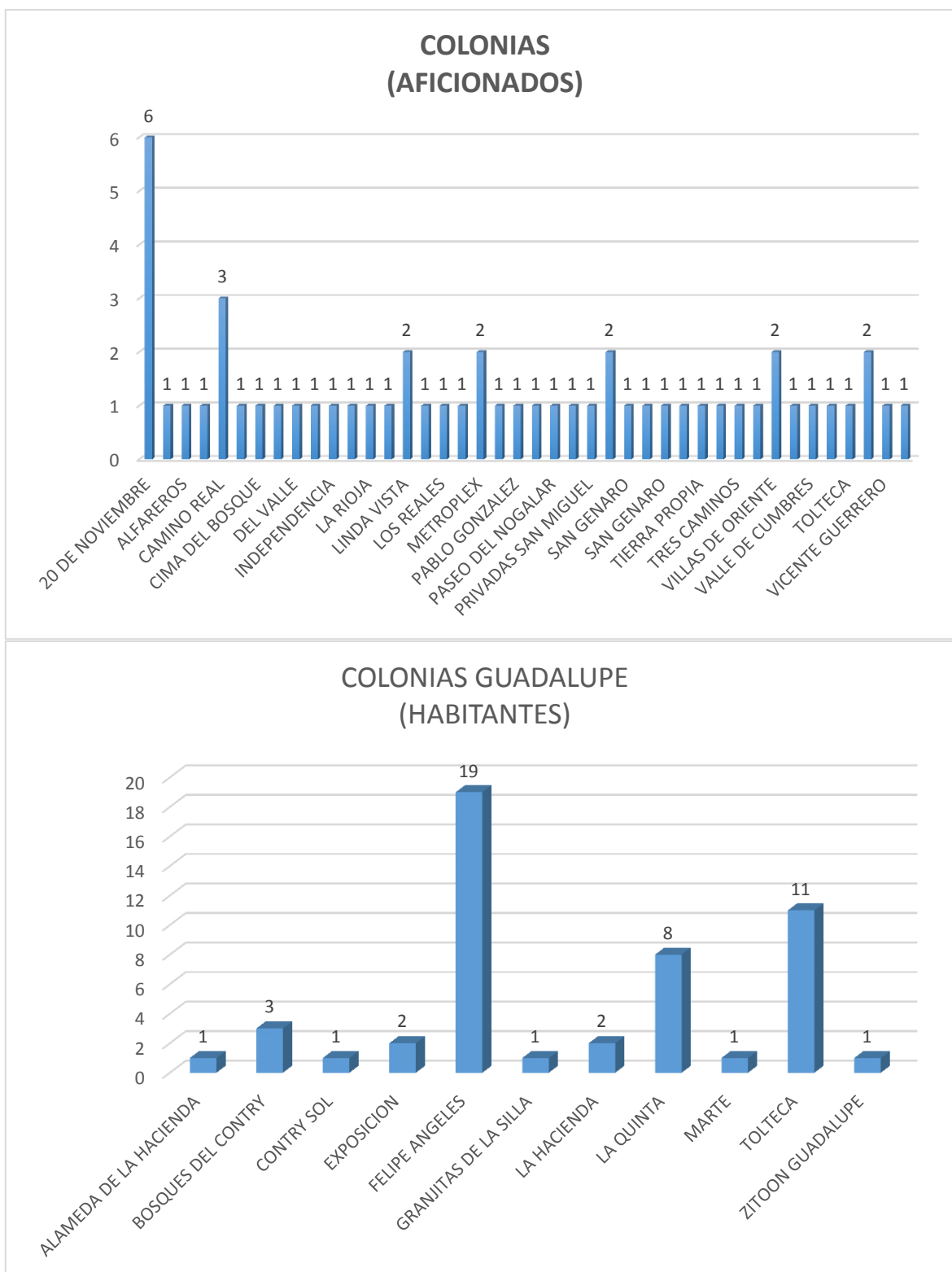


Figura 3.5. Comparativo en cuanto a colonias, entrevistados aficionados y habitantes. Elaboración propia.

En este apartado, la pregunta para los aficionados y habitantes sobre el conocimiento del término movilidad, de un total de 100 entrevistados se dividieron en grupos de 50 para aficionados y 50 en habitantes. El grupo de aficionados 40 de los 50 entrevistados mencionaron que sí conocían el término, definiéndolo como el traslado de un punto a otro, además de relacionarlo con el caminar por las calles de la ciudad y finalmente con el movimiento de un carro, contra 10 personas que no tenían conocimiento de este concepto.

Para los habitantes de la zona, de 50 participantes, predomina que la mayoría tiene conocimiento de este término, 27 personas mencionaron estar familiarizadas con la palabra movilidad, relacionándola con los automóviles, camiones y el desplazarse caminando hacia algún lugar de la ciudad. Por otro se encuentran los 23 entrevistados que desconocen el término. Aunque se presenta de forma más equilibrada para este grupo, a comparación de los aficionados, menos personas desconocen el término.

3.2. La movilidad urbana en función de los medios de transporte

En lo relacionado a la movilidad urbana, los indicadores son medio de transporte, traslado al estadio y el uso de las banquetas. En el indicador relacionado con el transporte, se preguntó a un grupo de 100 participantes, 50 para aficionados y 50 en habitantes, sobre cuántos medios utilizaban para trasladarse a las cercanías del estadio. En el grupo de aficionados, 38 personas se transportaban en un solo medio de transporte, el cual es su automóvil, mientras que 12 entrevistados viajaban en dos medios de transporte el camión y metro.

Referente a cuantos medios de transporte usaban los entrevistados para trasladarse, en el caso de los aficionados mencionaron utilizar n un solo medio de transporte, 21 de las 50 personas sus traslados los realizaban en automóvil, seguidas por 10 usuarios que utilizan el camión. Los aficionados en primer lugar

hacen uso del camión, con 23 casos, mientras que 17 mencionaron que hacen uso del vehículo privado (Figura 3.6).

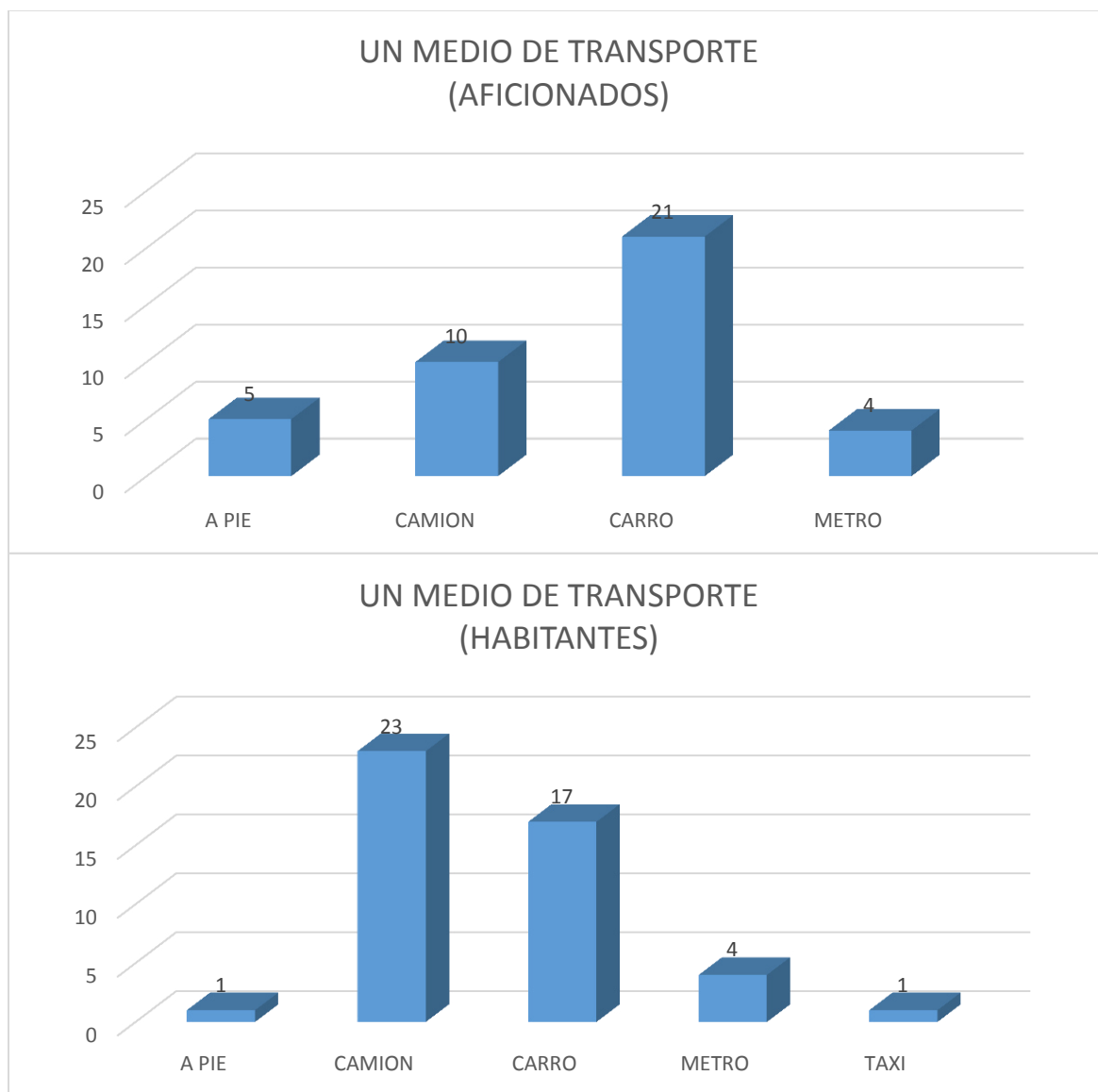


Figura 3.6. Comparativo de los diferentes medios de transporte utilizados por entrevistados aficionados y habitantes. Elaboración propia.

Por otra parte, en lo relativo a los entrevistados que utilizaban dos medios de transporte, los 19 aficionados restantes combinan sus desplazamientos con el carro, el camión, el metro y a pie. Los 10 restantes habitantes de la zona hacen uso del metro, del automóvil particular, del camión, del taxi y de desplazamientos a pie. (Figura 3.7).

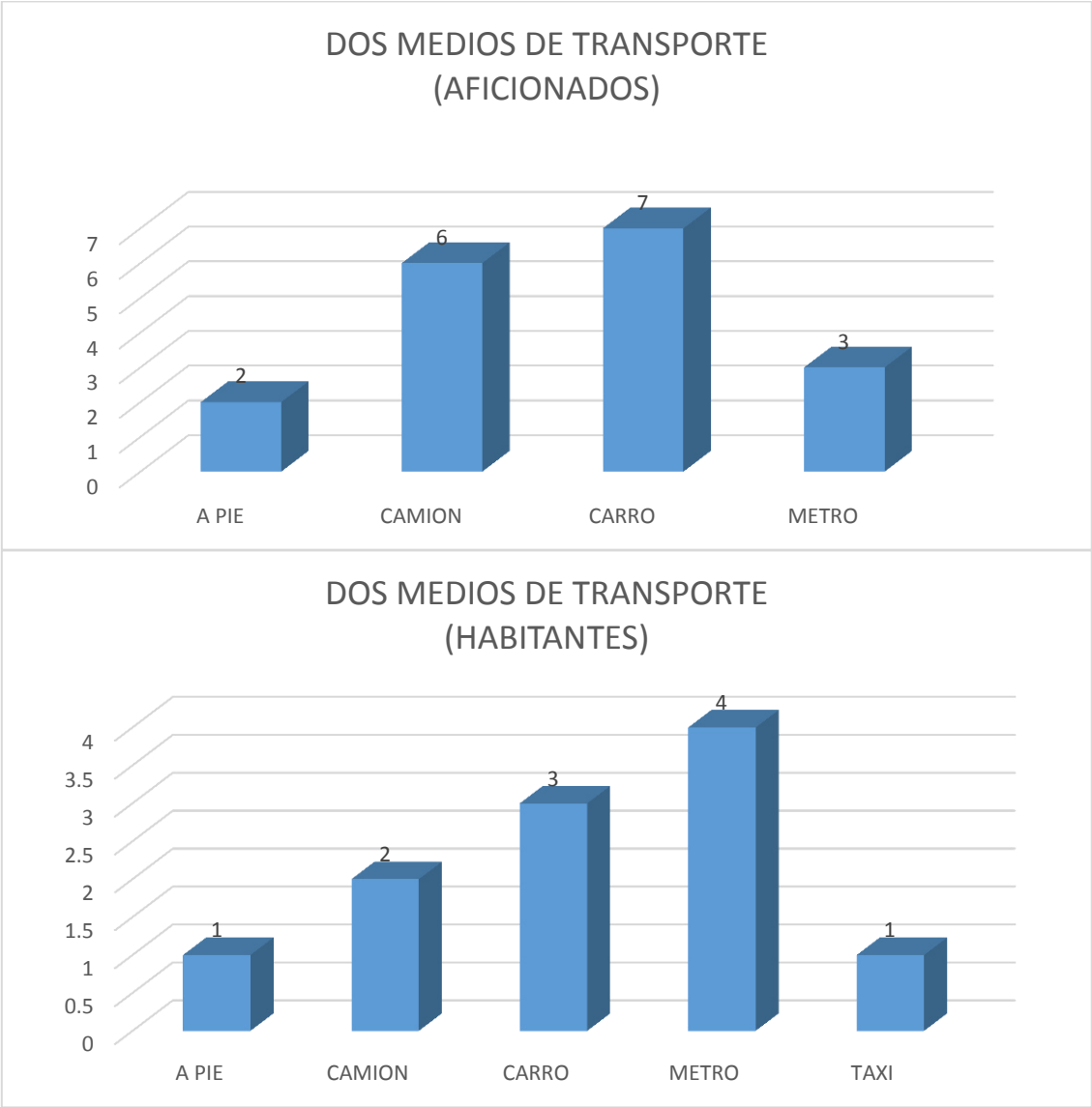


Figura 3.7. Comparativo de los dos diferentes medios de transporte utilizados por entrevistados aficionados y habitantes. Elaboración propia.

Referente al siguiente indicador, que es transporte, se preguntó a los entrevistados sobre la calidad del transporte público. Del total de 50 aficionados, 29 mencionaron que el transporte es bueno, 13 que es regular, 7 malo y uno señala que es muy bueno. Relativo a los 50 habitantes de la zona, igualmente 29 personas indicaron que el transporte es bueno, 14 personas regular, 4 malo y 3 muy bueno (Figura 3.8).

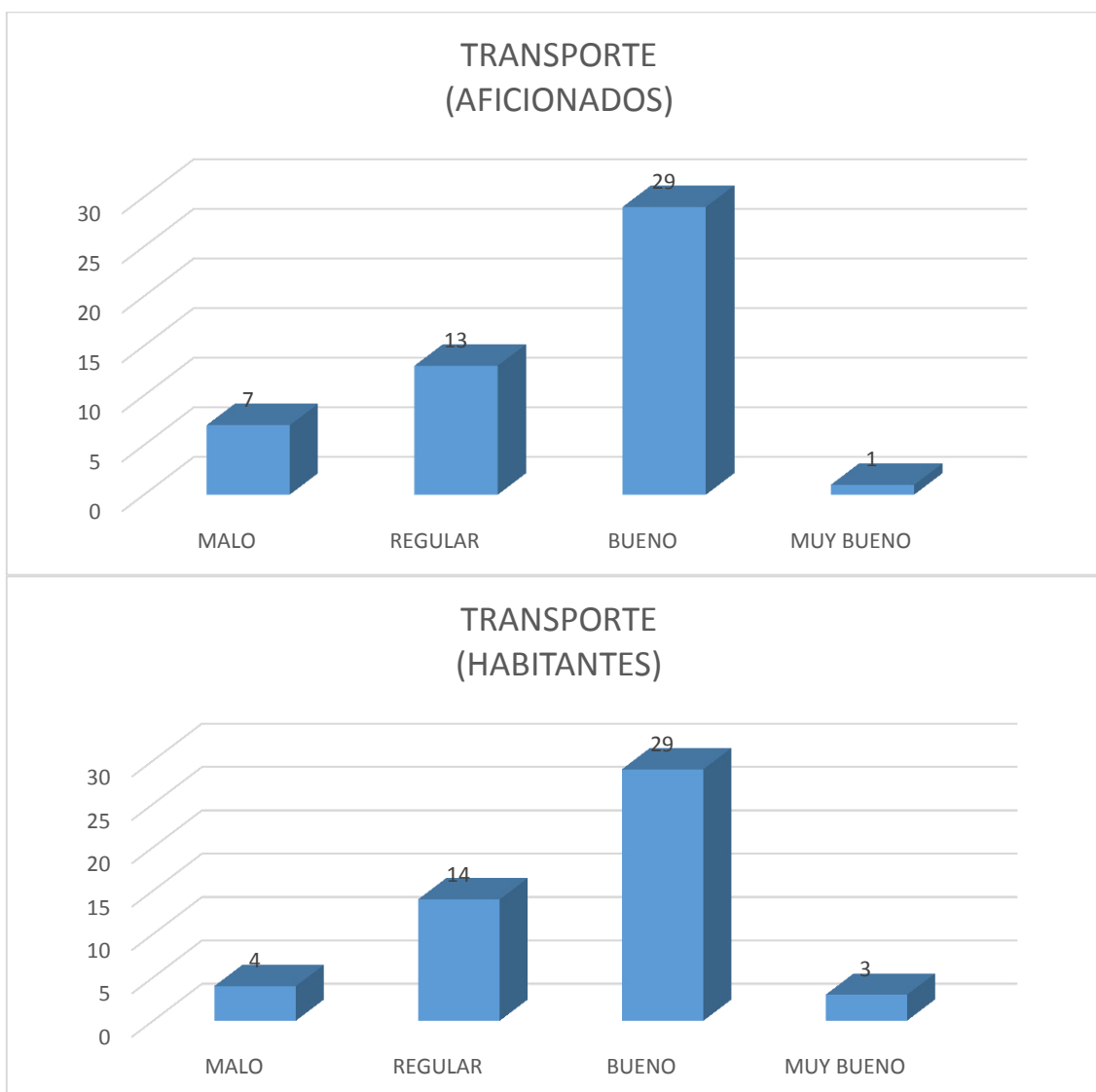


Figura 3.8. Comparativo de calidad del transporte, para entrevistados aficionados y habitantes. Elaboración propia.

En lo relacionado con el indicador de transporte, se les preguntó a los aficionados que tenían automóvil si alguna vez habían llegado a la zona del estadio en transporte público, si la respuesta era negativa, se les pidió que hablaran sobre la razón que no utilizan el transporte público. Un grupo de 30 de los 50 entrevistados, mencionaron que no utilizan el camión en los días de partido pues el servicio es lento, además de no encontrar espacio disponible en las unidades por la gran cantidad de usuarios. De los entrevistados 20 de ellos describieron el no utilizar el transporte porque el estadio quedaba cerca de sus casas, desplazándose a pie.

Por lo que se refiere al indicador traslado, en los 47 de los 50 aficionados, mencionaron que se desplazan desde su casa. En cuanto a los 50 habitantes de la zona, 37 de ellas también mencionaron se trasladan desde su hogar. Estas personas enfatizaron que los días de juego, aunque no cambian de ruta, les toma más tiempo del que ellos hacen diariamente llegar a su casa.

Referente al tiempo de dichos traslados, en el grupo de los 50 aficionados, 18 personas tardan de 0 a 20 minutos para llegar al estadio en días de juego y la misma cantidad de individuos hacen de 21 a 49 minutos, los restantes 14 lo hacen en un tiempo mayor a 50 minutos. De quienes residen en la zona de trabajo, 18 de ellas mencionaron que el traslado les toma de 50 a 60 minutos, 14 sujetos hacen de 21 a 49 minutos, 9 menos de 20 minutos e igual cantidad más de una hora (Figura 3.9).

En cuanto a las banquetas, del grupo de 50 aficionados, 20 respondieron que el estado de las banquetas es bueno, 16 regular, 7 muy bueno, 6 malo y uno muy malo. Entre los residentes, 17 de ellos mencionaron que el mantenimiento es regular, 16 que es bueno, 11 malo, 5 muy malo y uno muy bueno (Figura 3.10).

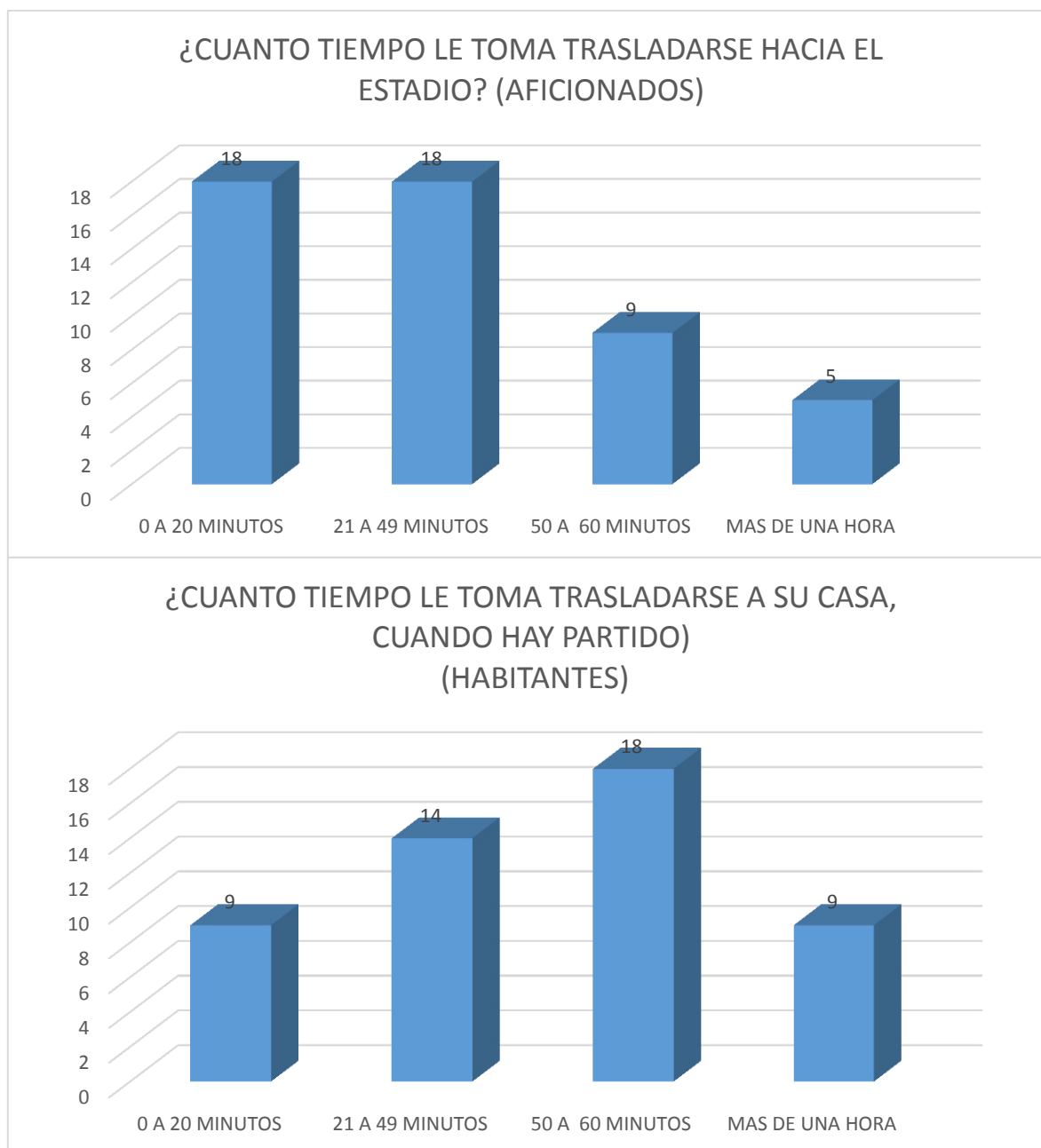


Figura 3.9. Comparativo de tiempo de traslado, para entrevistados aficionados y habitantes.
Elaboración propia.

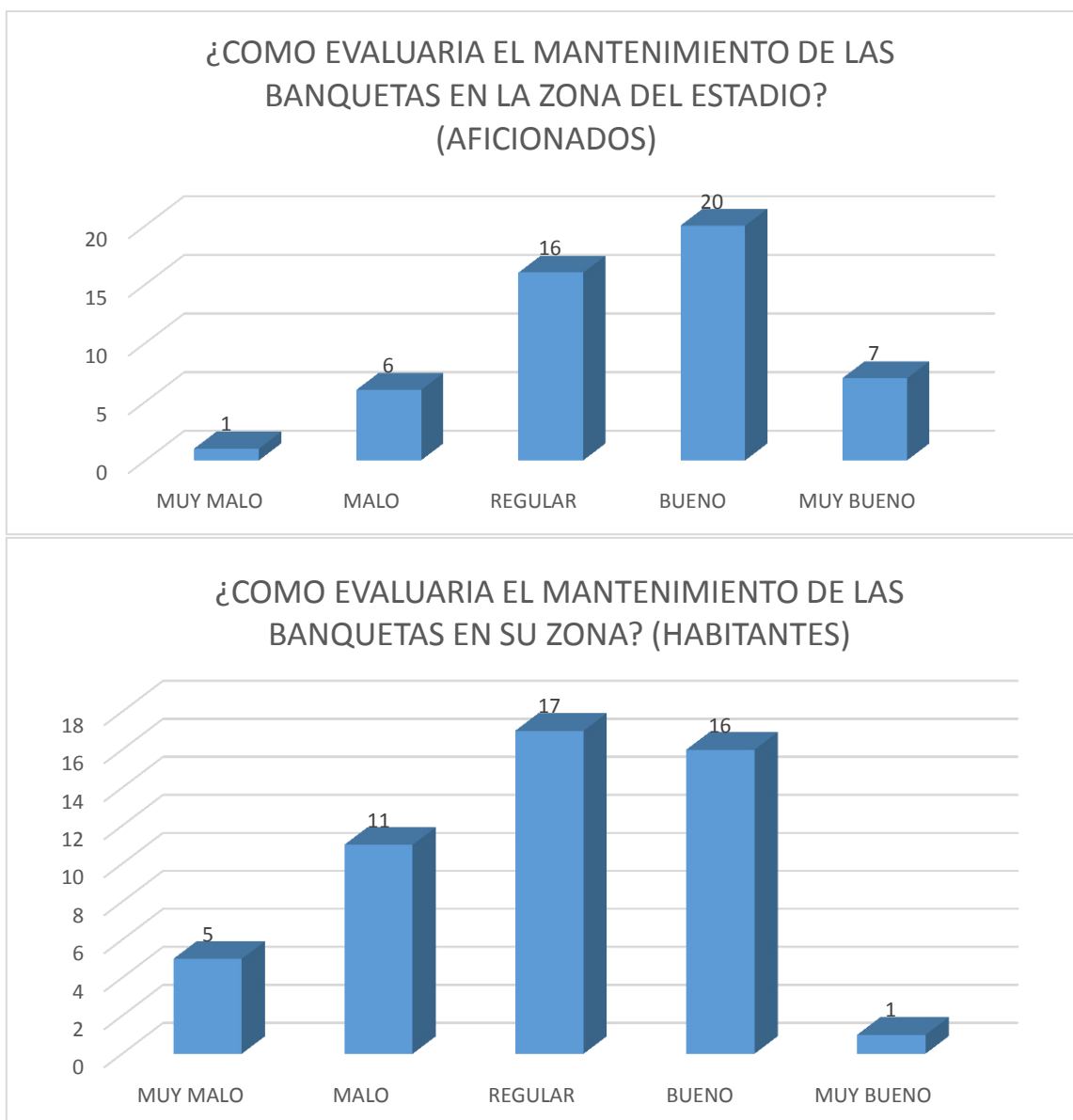


Figura 3.10. Comparativo de mantenimiento en banquetas, para entrevistados aficionados y habitantes. laboración propia.

3.3. Hacia la movilidad urbana sustentable

La siguiente dimensión es la movilidad urbana sustentable, teniendo como indicador medios no contaminantes. Ante la pregunta de que si utilizarían otros medios de transporte para reducir la contaminación, los aficionados contestaron de manera equilibrada en las diferentes opciones, es decir, 13 compartirán el carro, 13 utilizarían la bicicleta, 12 el metro, 10 se desplazarían a pie y dos lo harían en camión. Por otra parte 21 de quienes viven cerca del BBVA-Bancomer

utilizarían la bicicleta, continuando 17 se trasladarían a pie, ocho compartirían el auto y cuatro viajarían en camión (Figura 3.11).

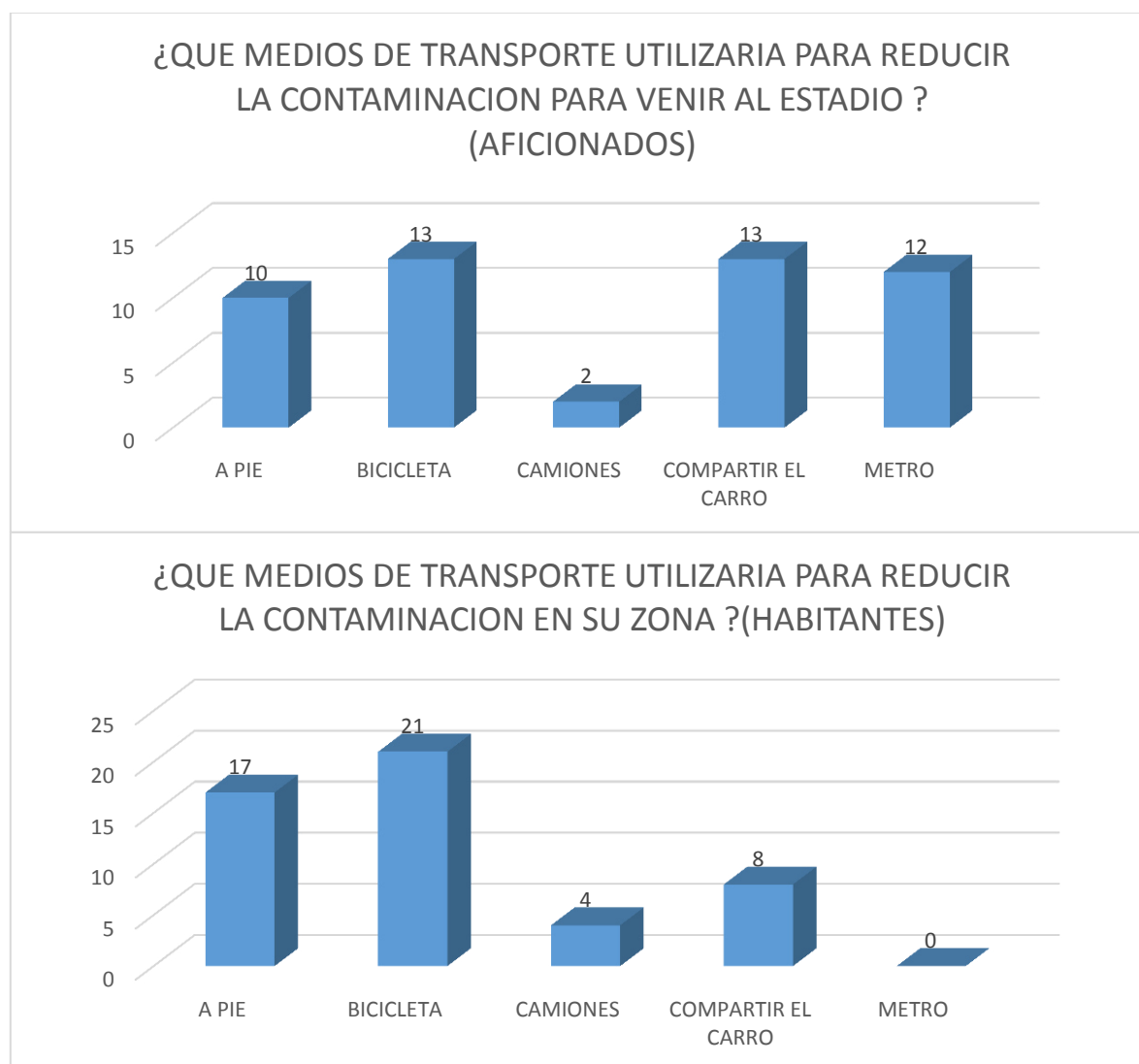


Figura 3.11. Comparativo en medios para reducir la contaminación, para entrevistados aficionados y habitantes. Elaboración propia.

Como parte de este mismo indicador, se preguntó si los participantes en este trabajo utilizarían la bicicleta. Por una parte, 43 aficionados dijeron que sí harían uso de ella, mientras que 7 no. En cuanto a los vecinos del estadio, 48 contestaron que sí la utilizarían, contra 2 que no lo harían.

3.4. Conclusión

De forma general, la mayoría de los entrevistados fueron hombres, predominando entre los aficionados la edad de 20 a 39 años. Entre los vecinos del Bosque La Pastora la edad más común es de 20 a 29 años, aunque también hubo varios sujetos entre los 40 y 69 años, lo que nos permite corroborar lo indicado por el INEGI (2010) en el sentido de que los habitantes cercanos a la zona en su mayoría son adultos.

Referente al término de movilidad, ambos grupos si lo conocían, a pesar de que sus concepciones acerca de él variaran. Además, en mayoría el medio de transporte que más utilizan los aficionados que acuden al estadio y las personas que habitan en la zona es el automóvil particular, aunque algunos de ellos manifiesten que utilizan el transporte público como lo son el camión y el transmetro. La mayoría de nuestros entrevistados expone que el uso del carro es más fácil, pues los medios de transporte público, aunque los califican en general como buenos, se menciona que no son del todo eficientes, sobre todo en el sentido de los retrasos en el paso de las unidades, lo que provoca que se llegue tarde a los destinos. Los habitantes de nuestra zona de estudio mencionaban que su tiempo de traslado aumentaba en días de partido entre 21 a 60 minutos.

Por otra parte, en su mayoría, tanto los grupos de aficionados como los habitantes de la zona mencionaron que para reducir la contaminación sí utilizarían la bicicleta, remarcando la necesidad de una buena infraestructura para este fin. En el caso de los aficionados, otras alternativas para llegar a un juego de Rayados es compartir el auto, utilizar el metro y caminar hasta el estadio, mientras que los habitantes se desplazarían a pie.

Cabe agregar que quienes habitan en la zona han tenido que cambiar su ruta para desplazarse hacia sus casas, pues les cierran las calles en donde comúnmente caminan para el acceso peatonal de los aficionados y el estacionamiento de sus

vehículos en las calles. En el caso aficionado lo anterior puede considerarse como un beneficio, pero para los residentes de la zona, esto es una situación negativa, pues se le da la prioridad a los que asisten al recinto y se deja de lado a las personas que si viven en esta parte del AMM.

Capítulo 4. La representación social de los aficionados Rayados con su equipo y estadio ante la molestia de los habitantes cercanos por este nuevo recinto

El segundo objetivo específico de la investigación es el conocer los impactos en la representación social por la construcción del estadio. En esta apartado se hace una discusión para describir sobre nuestra segunda variable presentada, que es la *representación social*, en la que se analizarán las dimensiones de *representación social*, *representación en los objetos* e *identidad social*. Para la primera dimensión los indicadores son la *representación con el deporte* y los *imaginarios*. En la dimensión de *representación en los objetos* el indicador es *representación con el estadio*. Finalmente en la dimensión de *identidad social*, los indicadores son la propia *identificación con el equipo* e *identificación con otros elementos relacionados con el equipo*. En la Figura 4.1, se muestra como se trató la información con apoyo del programa Excel, las dimensiones, los indicadores, para realizar las tablas de frecuencia y las gráficas correspondientes.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R
	2.1 SI VO MENCIONO "FUTBOL", ¿QUE PALABRAS VIENEN A SU MENTE?	2.2 MENCIONELAS POR ORDEN DE IMPORTANCIA															FRECUENCIA	PUNTOS
1																		
2		REUNIONES	5	5	3	5											4	18
3		DIVERSION	4	5	4	3	4	3	4								7	27
4		DEPORTE	3	4	5	5	5	5	5	5							8	37
5		EQUIPO	5	3	5	5	5										5	23
6		BALON	4	3	4	3	4	4									6	22
7		ARBITRO	3	4													2	7
8		CLASICO	5	3													2	8
9		RAYADOS	4	5	5	4	5	5	5								7	33
10		UNIFORME	3														1	3
11		GOL	5	4	3	3	3	3	4	4							8	29
12		JUGADAS	4														1	4
13		NO LESIONADOS	3														1	3
14		ESTADIO	4	3	4	3	3	3	4								7	24
15		CARNE ASADA	3														1	3
16		FIESTA	5	3													2	8
17		AMIGOS	4	5	5	3											4	17
18		CONVIVENCIA	3	1	3												3	7
19		ALEGRIA	4														1	4
20		EMOCION	5	4	2	3	4										5	18

Figura 4.1. Palabras por orden de importancia, para entrevistados aficionados y habitantes.

Elaboración propia.

4.1. El fútbol más allá del imaginario

El primer indicador de RS se relaciona con la *representación con el deporte*, su dimensión es la *representación social* en sí misma. Para esto, se les pidió a las personas que son aficionadas que describieran *¿Qué palabras vienen a su mente al mencionar “fútbol”?* Posteriormente se les pidió que las ordenaran por importancia. El cruce de las variables nos permite observar que las palabras que aparecieron en el núcleo de la representación para los aficionados son *emoción, pasión, goles, diversión* y finalmente *deporte*. Al límite entre la zona del núcleo y el cuadrante de elemento contraste aparece la palabra *Rayados*. En la segunda periferia aparece la mayoría de las palabras, entre las que destacamos algunas como *jugadores, afición, equipo y pelota*. Al centro entre la primera y segunda periferia aparece la palabra *estadio*. En el cuadrante de los elementos contrastes se encuentran las palabras *convivencia y árbitro* (Figura 4.2).

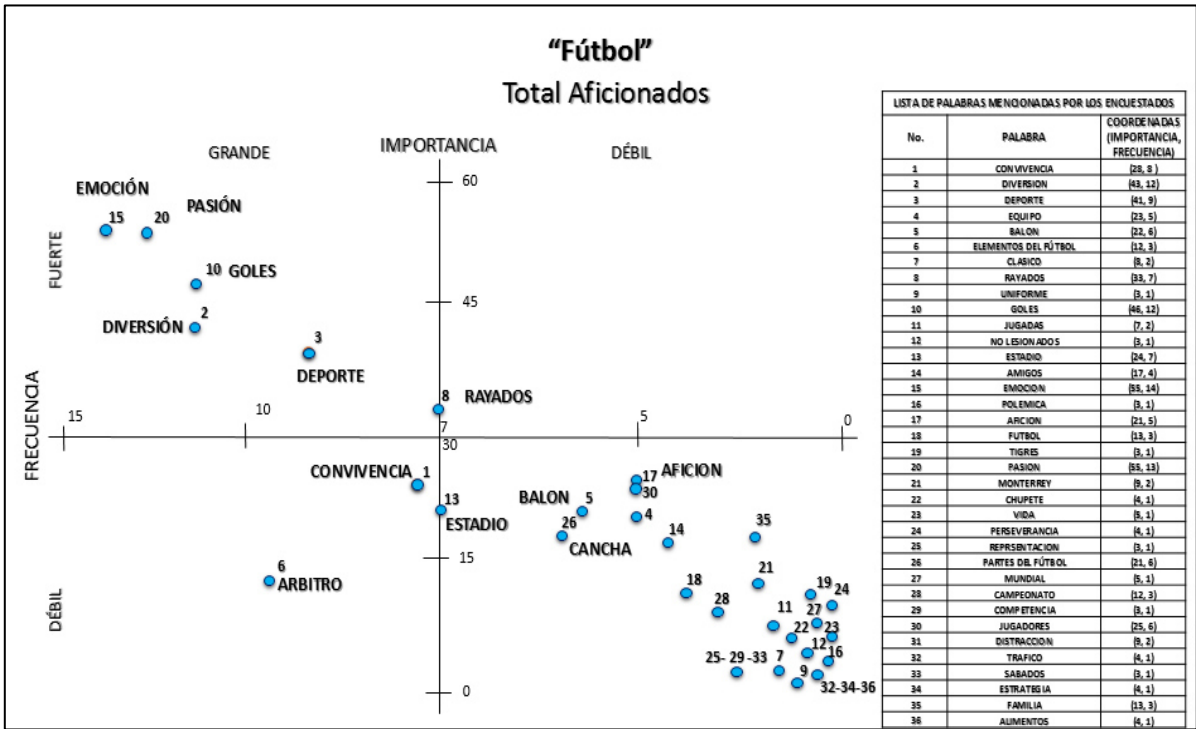


Figura 4.2. Evocación jerarquizada para los aficionados acerca del “fútbol”. Elaboración Propia.

Por otra parte el segundo indicador de la dimensión de RS es el de *imaginarios*, en el cual los aficionados se ven representados con un personaje de la Pandilla del Monterrey. La persona más mencionada es Jonathan Orozco, quien fuera jugador del club. Destacan también la palabra *entrenador*, así como los personajes Antonio Mohamed, quien es el actual entrenador del equipo, siguiendo con Humberto Suazo, destacado goleador entre 2007 y 2014, así como Rogelio Funest Mori, jugador actual al momento de redactar ese documento en 2017.

Continuando con los imaginarios, se pide a los aficionados que mencionen *¿Qué palabras vienen a su mente al ver el escudo del equipo de Rayados?*, además de acomodarlas por orden de importancia (Figura 4.3). Las palabras que aparecen en el núcleo de la RS son *historia, equipo, emoción y pasión*. La mayor parte de las palabras se encuentran en la segunda periferia, destacando *Monterrey, escudo y campeonato*.

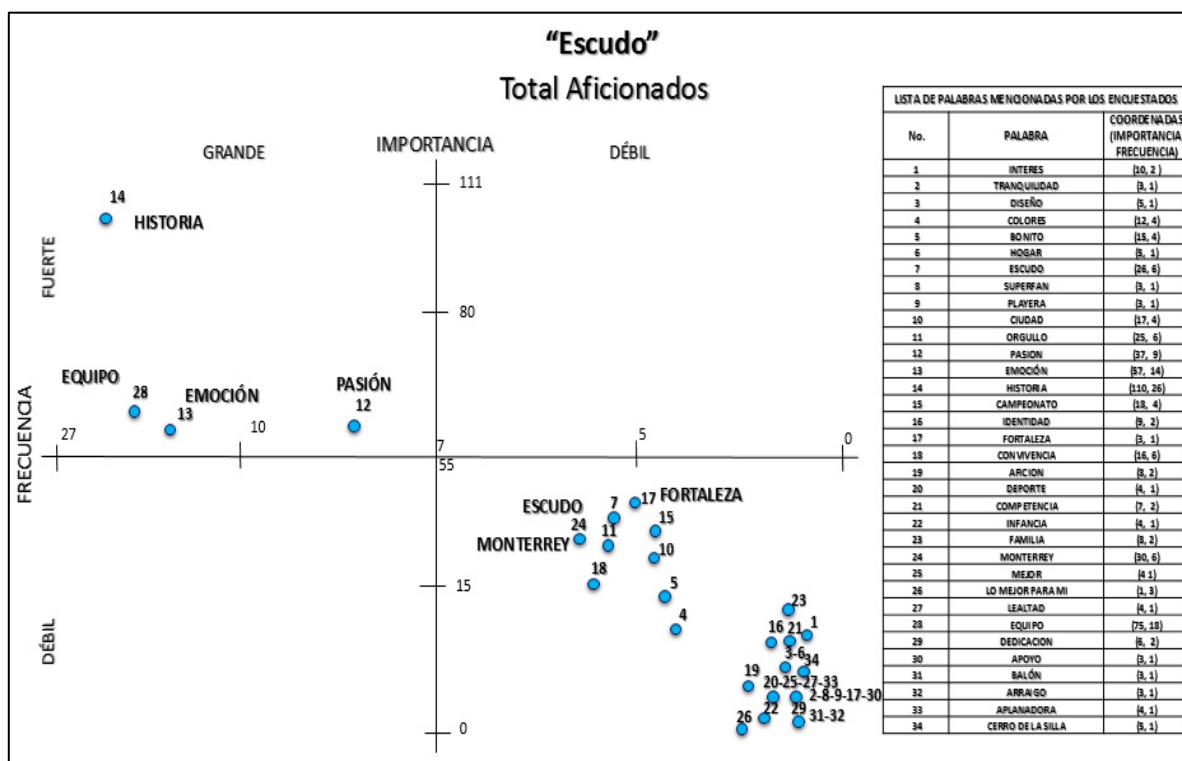


Figura 4.3. Evocación jerarquizada para los aficionados acerca del “escudo”. Elaboración Propia.

4.2. El estadio como objeto de representación

En la dimensión de *representación en los objetos*, el indicador se relaciona con la *representación con el estadio*. Debido a que el recinto deportivo ha recibido varios nombres en el dominio popular, se le solicita a los aficionados que mencionen cual es el apodo lo representa mejor. El nombre más mencionado es “El gigante de acero”, en este caso lo mencionaron 36 de los 50 participantes de este grupo (Figura 4.4).

2.6 ¿QUE APODO REPRESENTA MEJOR AL ESTADIO?	FRECUENCIA
EL COLOSO DE LA PASTORA	4
EL GIGANTE DE ACERO	36
EL SANTUARIO DEL MONTERREY	5
OTRO	5

Figura 4.4. Tabla de nombres mencionadas por los aficionados. Elaboración Propia.

En lo que se refiere al otro grupo de participantes, se les pidió que describieran lo que significa para ellos vivir cerca del estadio. Los entrevistados contestaron de manera contradictoria, 12 de los 50 habitantes describieron que es un beneficio vivir cerca del estadio, por otra parte 11 personas comentaron que para ellos es una molestia, pues les ha traído problemas vinculados con los problemas viales. Las otras palabras que fueron más mencionadas por los entrevistados fueron *tráfico* y *estacionamiento*, asociando estos problemas cuando hay partido, pues los aficionados estacionan sus carros en las casas de las personas que están cerca del recinto, cada vez que hay evento.

Referente al significado de vivir cerca del estadio para los habitantes de la zona, los entrevistados mencionaron las palabras, *normal*, *aficionado*, *habitante cerca*, *satisfacción* y finalmente la palabra *emoción*, relacionando las palabras con lo que viven las personas cuando hay partido, se refieren a que para ellos ya es normal

orgullosos de ser rayados, a lo que 48 de los 50 entrevistados contestaron positivamente. Además, al pedirles que describieran las razones de ese orgullo, mencionaron palabras tales como *equipo*, *infancia*, *Rayados* y *colores* (Figura 4.6).

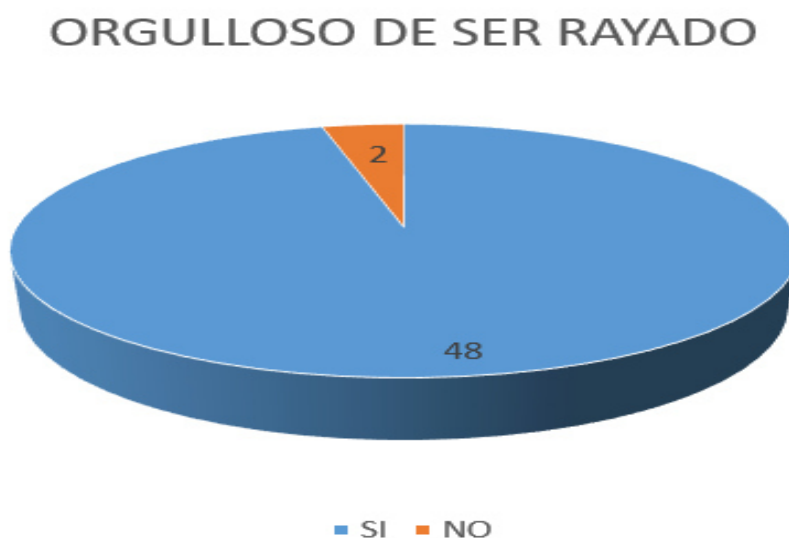


Figura 4.6. Gráfica de aficionados que contestaron a la pregunta "Orgullosos de ser Rayados". Elaboración Propia.

Entre los vecinos de La Pastora se preguntó si sentían orgullo de que el estadio estuviera cerca de su casa, 32 personas de las 50 entrevistadas contestaron negativamente. Al solicitarles que describieran su sentir por el emplazamiento del inmueble las personas mencionaron que son Rayados y que se sentían orgullosos de tener muy cerca de ellos el estadio, pero a su vez esto les ocasionaba problemas. Cabe agregar que 12 habitantes de la zona mencionaron sentirse indiferentes ante el estadio, 4 de ellas por no ser aficionados al equipo y 8 porque no les gustaba el fútbol (Figura 4.7).

¿ SE SIENTE ORGULLOSO DE QUE LOS
RAYADOS TENGAN SU ESTADIO CERCA DE SU
CASA?

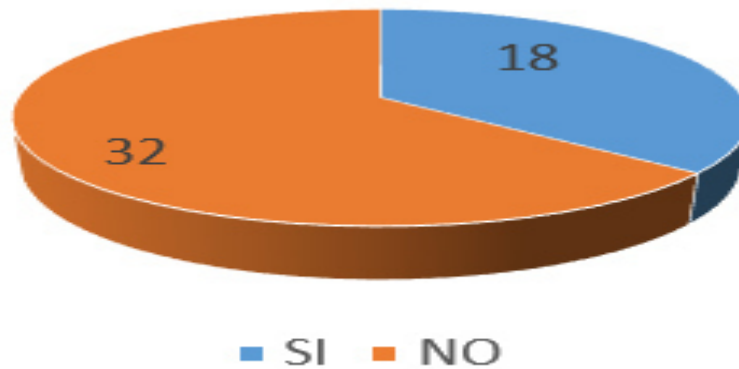


Figura 4.7. Grafica de habitantes que contestaron a la pregunta “Se siente orgulloso de que los Rayados tengan su estadio cerca de su casa”. Elaboración Propia.

El siguiente indicador de la dimensión *identidad social* es sobre la *identificación con otros elementos relacionados con el equipo*. A los aficionados se les pregunto sobre la mascota del equipo si se sentían identificados con ella, 12 aficionados mencionaron que sí mientras que 37 personas contestaron negativamente, explicando que no les generaba un sentido de identidad, además de no tener relación un perro con los regios (Figura 4.8).

¿CREE QUE LA MASCOTA IDENTIFICA AL EQUIPO?

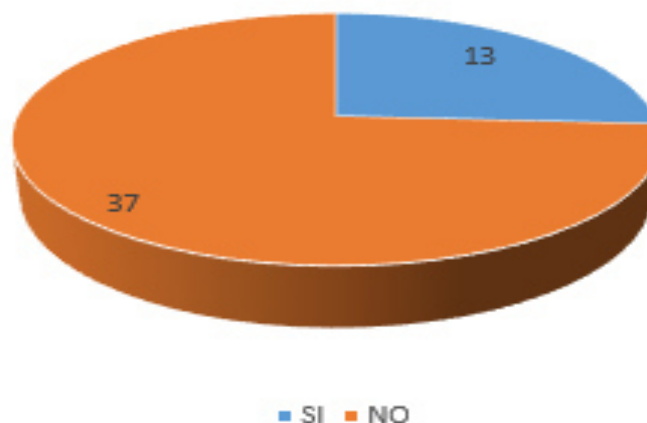


Figura 4.8. Gráfica de aficionados que contestaron a la pregunta “Cree que la mascota identifica al equipo”. Elaboración Propia.

4.4. Conclusión

En este apartado se puede concluir, de manera general, que para los aficionados al equipo la llegada del estadio fue muy positiva y más para las personas que viven cerca pues ya no tienen que recorrer grandes distancias para ir a un partido del Monterrey. También se encuentra la otra parte de personas que viven cerca del estadio que no son aficionados, sumado a las que sí lo son. Ambos grupos tienen opiniones muy divididas, por una parte mencionan que la llegada del recinto ha sido de gran beneficio por las mejoras a la zona, como nuevas plazas comerciales, pero a su vez es un problema por los aficionados que se estacionan en las casas o al querer entrar a sus colonias el acceso se vuelve muy difícil.

Referente a la identificación con el recinto deportivo, los aficionados describen su construcción dentro del municipio de Guadalupe como algo positivo, a pesar de que el equipo porte el nombre de Monterrey, pues su equipo ya tiene una nueva casa. Sin embargo, los aficionados aún guardan un cariño especial hacia el estadio del Tecnológico, pues desde pequeños su familia les transmitió el amor por el equipo y recuerdan sus vivencias dentro de aquel inmueble hoy ya desaparecido.

Lo anterior permite sugerir que sí hay una fuerte identificación con el equipo y más con el objeto construido, en este caso el estadio. Aunque es nuevo este recinto, los aficionados ya sienten que el estadio representa al equipo y es un orgullo para la ciudad de Monterrey. En el caso de los vecinos del BBVA-Bancomer, algunos sí sienten identificación con el estadio, al ser aficionados al equipo, aunque también está la otra parte de personas que no se sienten identificadas, pues son aficionadas de otro equipo, entonces el estadio es indiferente para ellos. Dentro de este grupo también existen personas que lo consideran una agresión, lo que se refuerza con el emplazamiento del inmueble dentro de lo que es considerado un pulmón ecológico para toda la zona metropolitana de Monterrey.

Capítulo 5. El medio construido y los cambios en el entorno ante la llegada del estadio

El tercer objetivo específico que analizamos en esta investigación es determinar los cambios en el medio construido alrededor de la zona del estadio. La discusión para este apartado es el describir sobre la tercera variable presentada, que es el *medio construido*, en la que se analizarán las dimensiones de *medio construido* como tal, de *medio ambiente urbano* y de *elementos construidos*. En la primera dimensión el indicador se refiere sobre el *ruido*, en la dimensión de *medio ambiente urbano* el indicador es *contaminación* y en la tercera dimensión el indicador es *estadio*. En la Figura 5.1 se muestra como se trató la información con apoyo del programa Excel, las dimensiones, los indicadores, para realizar las tablas y las gráficas correspondientes.

AB	AC	AD	AE
MEDIO CONSTRUIDO	MEDIO AMBIENTE URBANO		ELEMENTOS CONSTRUIDOS
RUIDO	CONTAMINACIÓN		ESTADIO
3.1 ¿CREE QUE EL RUIDO AFECTA A LOS ANIMALES DE LA PASTORA?	3.2 ¿QUE PROBLEMA DE CONTAMINACIÓN CREE QUE SE CAUSA CUANDO HAY PARTIDO?	3.3 ¿CREE QUE LA CONSTRUCCION DEL ESTADIO AFECTÓ AL MEDIO AMBIENTE?	3.4 ¿CREE QUE MEJORÓ LA MOVILIDAD DE LA ZONA CON LA LLEGADA DEL ESTADIO?
NO	SONORA	SI	NO
	AMBIENTAL		
	VISUAL		
SI	VISUAL	NO	SI

Figura 5.1. Dimensión de medio construido en Excel, para entrevistados. Elaboración propia.

5.1. La construcción del estadio y el ruido que genera el inmueble

Dentro de la dimensión de *medio construido* el indicador se relaciona con el *ruido*. Se pidió a los aficionados de los Rayados que respondieran a la pregunta *¿Cree que el ruido afecta a los animales de La Pastora?* Los resultados fueron casi de manera equitativa pues 23 de 50 personas respondieron que si creen que les afecta el ruido y 27 de ellas mencionaron lo contrario (Figura 5.2).



Figura 5.2. Gráfica de aficionados que contestaron a la pregunta “Cree que el ruido afecta a los animales de la Pastora”. Elaboración Propia.

A los habitantes de los alrededores del estadio se les preguntó si el ruido de los partidos les afectaba, 10 de los 50 entrevistados mencionaron que si les molestaba, mientras que 40 personas comentaron que no tienen problema con el ruido cuando hay evento deportivo. A este mismo grupo también se le planteó la pregunta sobre el impacto del ruido en los animales del zoológico de La Pastora. En este sentido, 11 personas respondieron que sí, mientras que 39 personas comentaron que el ruido no les afecta (Figura 5.3).

¿ EL RUIDO DE LOS PARTIDOS LE AFECTA? HABITANTES

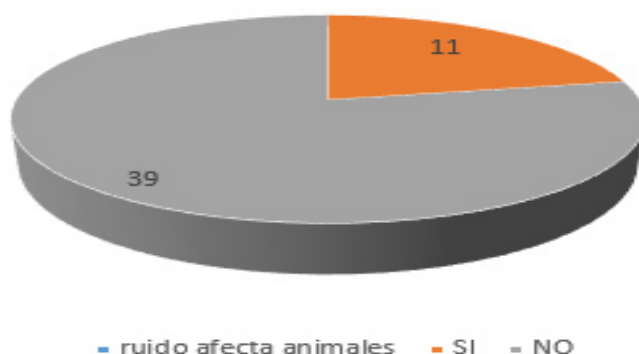


Figura 5.3. Gráfica de habitantes que contestaron a la pregunta “El ruido de los partidos le afecta”.
Elaboración Propia.

5.2. Contaminación y medio ambiente urbano

Como parte de la dimensión de *medio ambiente urbano*, el indicador seleccionado trata sobre *contaminación*. Al preguntar sobre qué problema de contaminación consideraría el sujeto que se causan cuando hay partido, 19 de los 50 aficionados mencionaron que para ellos es más fuerte la contaminación ambiental, mientras que 19 personas comentaron que el problema que afecta es la contaminación sonora, finalmente 11 entrevistados enfatizaron en la contaminación visual. (Figura 5.4).

PROBLEMA DE CONTAMINACION AFICIONADOS

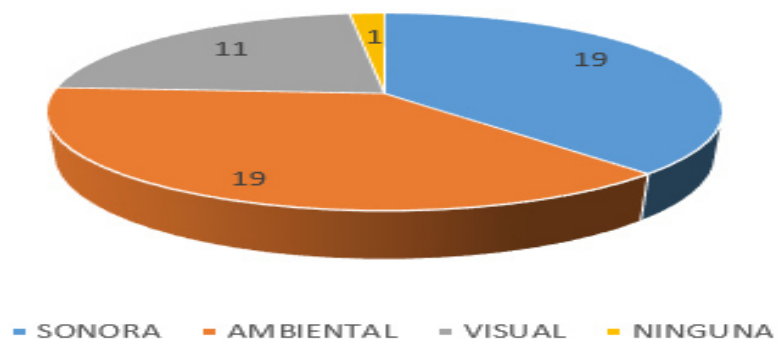


Figura 5.4. Gráfica de aficionados que contestaron al problema de contaminación. Elaboración Propia.

En cambio, 27 de 50 habitantes de la zona entrevistados señalaron que la contaminación ambiental es la mayor. En este grupo también aparecen la contaminación sonora con 9 personas y la visual con cinco personas. Cabe agregar que siete individuos hicieron mención de los tres tipos de contaminación mencionados. Dos 2 sujetos más respondieron que no se produce ningún tipo de contaminación en los partidos. (Figura 5.5).

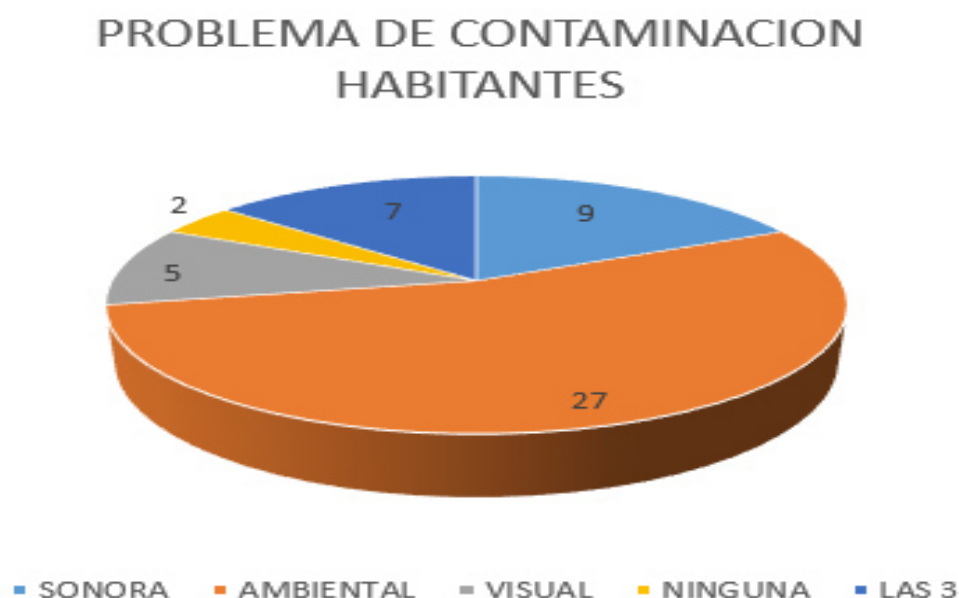


Figura 5.5. Gráfica de habitantes que contestaron al problema de contaminación. Elaboración Propia.

Continuando con el mismo indicador, se planteó tanto a aficionados como a residentes si consideraban que la construcción del estadio había afectado al medio ambiente. Entre los aficionados, 32 de los 50 entrevistados contestaron negativamente, mientras que 18 personas mencionaron que sí hubo afectaciones. (Figura 5.6).

¿ CREE QUE LA CONSTRUCCION DEL ESTADIO AFECTÓ AL MEDIO AMBIENTE? AFICIONADOS

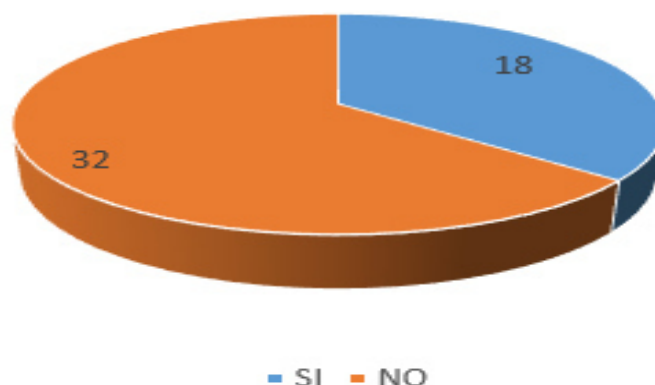


Figura 5.6. Gráfica de aficionados que contestaron sobre medio ambiente. Elaboración Propia.

Por otra parte, entre los vecinos del inmueble fue totalmente diferente, ya que de los 50 participantes, 30 mencionaron que sí, mientras que las otras 20 señalaron que no afecto la construcción del estadio. (Figura 5.7).

¿ CREE QUE LA CONSTRUCCION DEL ESTADIO AFECTÓ AL MEDIO AMBIENTE? HABITANTES

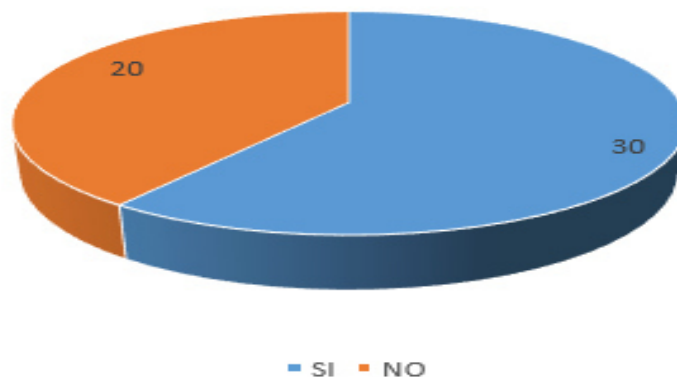


Figura 5.7. Gráfica de habitantes que contestaron sobre medio ambiente. Elaboración Propia.

5.3. La construcción del estadio y la movilidad

Como parte de la dimensión de *elementos construidos*, se plantea como indicador el *estadio* en sí mismo. Ante la pregunta: *¿Cree que mejoró la movilidad de la zona con la llegada del estadio?*, respecto al incremento del tráfico en las avenidas principales. En el caso de los aficionados, 25 contestaron positivamente y la otra mitad estaban en desacuerdo que la movilidad no se mejoró con a partir de la llegada del recinto deportivo a la zona. En el grupo de los habitantes se presentó un patrón similar, ya que 24 respuestas señalan que sí se ha mejorado la movilidad, mientras que 26 de ellas son negativas.

¿ CREE QUE MEJORÓ LA MOVILIDAD DE LA ZONA
CON LA LLEGADA DEL ESTADIO? AFICIONADOS

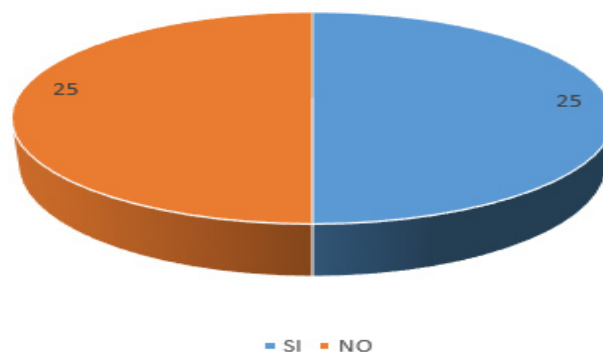


Figura 5.8. Gráfica de aficionados que contestaron sobre mejoras en movilidad. Elaboración Propia.

¿ CREE QUE MEJORÓ LA MOVILIDAD DE LA ZONA
CON LA LLEGADA DEL ESTADIO? HABITANTES

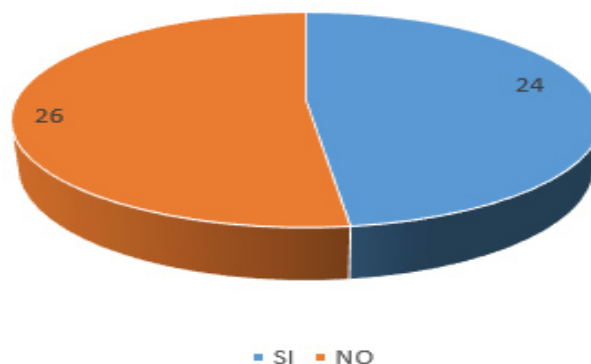


Figura 5.9. Gráfica de habitantes que contestaron sobre mejoras en movilidad. Elaboración Propia.

5.4. Conclusión

De manera general podemos señalar que la mayoría de las personas, tanto aficionadas como residentes de los alrededores del estadio, menciona que el ruido no afecta a los animales. Sin embargo, algunos entrevistados manifiestan que el ruido causado por el tráfico es el que más les molesta, en mayor manera a los vecinos del inmueble.

Para los dos grupos de participantes la contaminación ambiental es sobre la que se hace mayor énfasis. Por tanto, podemos considerar que esto es un factor negativo sobre todo para quienes viven cerca del estadio, pues la contaminación se relaciona con el tráfico, que es causado después de los partidos. Además, nuestros encuestados mencionan que después de cada partido los asistentes a los partidos de fútbol dejan grandes cantidades de basura y aunque esto afecta, no se convierte en un problema más grande pues los encargados del estadio la recogen.

Por otra parte, con respecto a la construcción del estadio, ambos grupos de participantes señalan en mayoría que este inmueble no afecta al medio ambiente. En cuanto a la movilidad en la zona y su mejora, los dos grupos contestaron que no han notado ningún cambio al respecto, pero sí opinan que le ha traído más problemas de tráfico, aunado al cierre de las calles que ellos transitan cuando hay partido.

Capítulo 6. La sustentabilidad social y las relaciones sociales

El cuarto de los objetivos específicos es el de analizar las transformaciones de la sustentabilidad social en el entorno del estadio. Para la discusión sobre la variable de *sustentabilidad social* se analizarán las dimensiones de *sustentabilidad*, *sustentabilidad social* y *transformaciones en la sustentabilidad social generada por el estadio*. La primera dimensión es *sustentabilidad* y su indicador se refiere al *concepto de sustentabilidad*. En la dimensión de *sustentabilidad social* el indicador es sobre *relaciones sociales* y, finalmente, para la tercera de las dimensiones mencionadas su indicador es *transformaciones*. En la Figura 6.1 se muestra como se utilizó la información con apoyo del programa Excel, con la colocación de las dimensiones, los indicadores, lo que permitió para realizar tablas y gráficas para el tratamiento de los datos.

SUSTENTABILIDAD					
SUSTENTABILIDAD		SUSTENTABILIDAD SOCIAL			TRANSFORMACIONES EN LA SUSTENTABILIDAD SOCIAL GENERADA POR LOS ESTADIOS
CONCEPTO		RELACIONES SOCIALES			TRANSFORMACIONES
4.1 ¿SI YO MENCIONO "SUSTENTABILIDAD" ¿QUE PALABRAS VIENEN A SU MENTE?	4.2 MENCIONELAS POR ORDEN DE IMPORTANCIA	4.3 ¿SE HA HECHO AMIGOS DE AFICIONADOS RAYADOS EN EL ESTADIO?	4.3 a ¿POR QUE?	4.4 ¿ COMO SE LLEVA CON LOS DEMÁS AFICIONADOS RAYADOS?	4.5 ¿ HA VISTO TRANSFORMACIONES EN _____ A PARTIR DE LA LLEGADA DEL ESTADIO ?
AGUA	VEGETACIÓN	NO		BIEN	CASAS
ENERGÍA	ENERGÍA				
VEGETACIÓN	AGUA				
RECURSOS RENOVABLES	RECURSOS RENOVABLES	SI	LE VAMOS AL MISMO EQUIPO TODOS, TENEMOS ALGO EN COMÚN	MUY BIEN	COMERCIOS
SUSTENTABLE	SUSTENTABLE				
ARBOLES	ARBOLES				

Figura 6.1. Dimensión sustentabilidad en Excel, para entrevistados. Elaboración propia.

6.1. La sustentabilidad como sinónimo de naturaleza

La dimensión de *sustentabilidad* tiene como indicador el *concepto de sustentabilidad*. Utilizando el método de la evocación jerarquizada para ambos grupos de encuestados, se lanzó como vocablo inductor *sustentabilidad*, solicitando las palabras venían a la mente al escucharlo, para posteriormente

[illegible]

Elaboración Propia

142

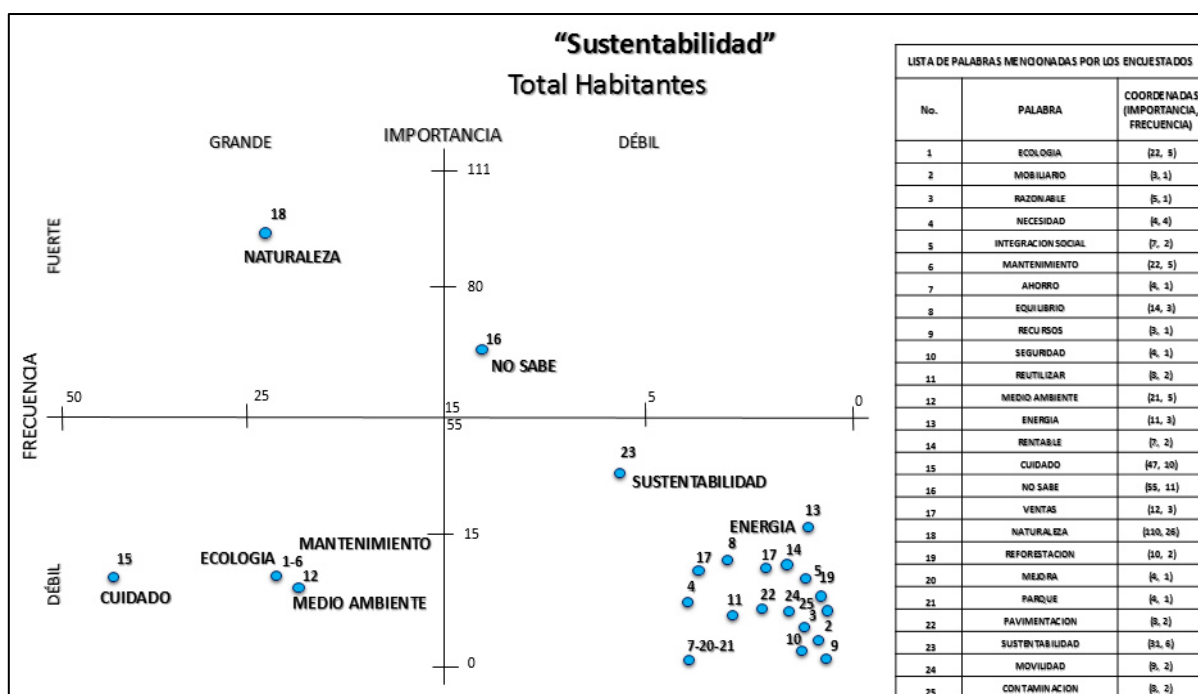


Figura 6.3. Evocación jerarquizada para los habitantes acerca de la "sustentabilidad". Elaboración Propia.

6.2. El estadio BBVA-Bancomer y las relaciones sociales

En cuanto al indicador es sobre *relaciones* sociales, se preguntó a los asistentes al estadio si se han hecho de amigos de aficionados Rayados en el estadio. De los 50 entrevistados pertenecientes a este grupo, 37 respondieron que sí han hecho amigos en el recinto deportivo, generándose un ambiente familiar, pues comparten el sentimiento de apoyar al mismo equipo al festejando los goles con los aficionados que tengan a un lado de su asiento, amigos y familia. Por otra parte se encuentran 13 personas que contestaron negativamente, comentando que van muy pocas ocasiones al estadio, conversando muy poco con los demás aficionados y no han tenido la oportunidad de hacer amigos dentro del recinto deportivo.

Posteriormente se preguntó *¿Cómo se lleva con los demás aficionados Rayados?* El grupo manifestó en general que mantienen una buena relación con los demás

aficionados al equipo, pues mantienen un mismo tema en común y aunque no se conozcan poco a poco van estableciendo una relación social con los demás al compartir el mismo afecto por el equipo.



Figura 6.4. Gráfica para los aficionados acerca de la convivencia dentro del estadio. Elaboración Propia.

Por otra parte, a los habitantes de la zona se les cuestionó si los aficionados que vienen a los partidos les han generado problemas. De las 50 personas entrevistadas, 33 respondieron que no, mientras que 17 personas sí les han generado problemas, los cuales van desde aficionados que se estacionan en sus cocheras, hasta aquellos que en algunas ocasiones han provocado daños a sus casas. Ciertas personas que se valen de la ocasión del partido para causar daños, aunque en muchos casos no son aficionados.

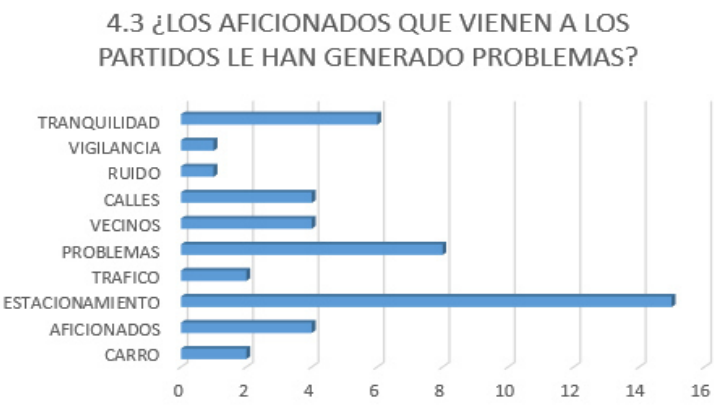


Figura 6.5. Gráfica para los habitantes acerca de la convivencia fuera del estadio. Elaboración Propia.

6.3. Las transformaciones en el entorno del estadio

En cuanto a la dimensión de *transformaciones en la sustentabilidad social generada por los estadios*, los aficionados mencionaron que han visto transformaciones en la zona a partir de la llegada del estadio. De entre los encuestados, 31 describen que hay más cambios en el giro de los comercios, además de que se han construido más locales comerciales y se ha mejorado la plusvalía de la zona. En cuanto a transformaciones en calles, 11 individuos mencionan que las vialidades se han mejorado a partir de la llegada del estadio. En las casas, 5 personas manifestaron haber visto cambios en lo habitacional, finalmente 3 personas describieron no ver cambio.

¿ HA VISTO TRANSFORMACIONES EN _____ A
PARTIR DE LA LLEGADA DEL ESTADIO ?

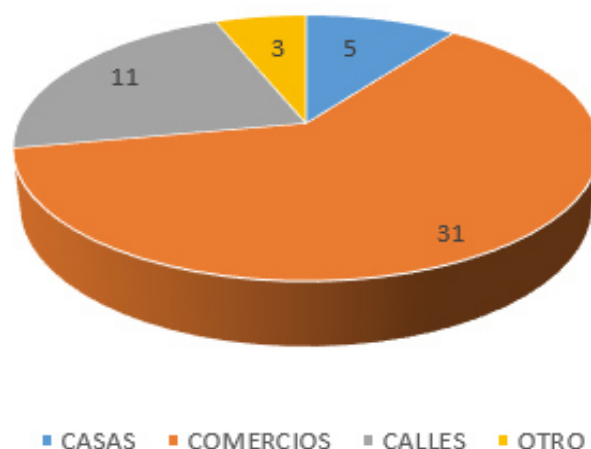


Figura 6.6. Gráfica de aficionados que contestaron sobre transformaciones en el estadio. Elaboración Propia.

6.4. Conclusión

Desde la llegada del estadio los vecinos han podido obtener un beneficio de cada partido, pues hay quienes cobran a los aficionados por estacionar sus carros dentro o enfrente de las casas durante el encuentro. Por otra parte, también existen vecinos que están inconformes porque los existen personas que además estacionan los carros de los aficionados frente a casas que no les pertenecen, invadiendo cocheras sin permiso. Lo anterior genera una molestia porque al llegar los propietarios a su hogar a guardar sus automóviles, no tienen espacio para estacionarse. Otros habitantes de la zona mencionan que existen vecinos que se pelean entre ellos por estacionar los carros, buscando ganar más dinero, lo que se convierte en una situación negativa, pues aunque se generen ganancias para algunos vecinos, para otros es una situación de incomodidad. Hay además grupos de vecinos quienes manifiestan sentirse riesgo porque después de los partidos les han roto los vidrios de los carros y de sus casas.

Conclusiones

Al llegar el nuevo estadio deportivo BBVA-Bancomer a la zona de La Pastora en el municipio de Guadalupe, se han presentado diversos impactos para los habitantes cercanos a la zona del estadio y para los aficionados al Club de Fútbol Monterrey. En esta investigación se hace el estudio de la movilidad, representación social, medio construido y sustentabilidad social para analizar los cambios presentados en la zona ante la llegada del mencionado recinto deportivo.

El objetivo de la presente investigación es describir la movilidad y la representación social ante los impactos generados por el estadio BBVA-Bancomer en el municipio de Guadalupe, Nuevo León. Podemos señalar que los habitantes cercanos a la zona del estadio buscan estrategias de adaptación ante los cambios presentados en su medio desde la inauguración del estadio, en lo referente a la movilidad, así como de sustentabilidad social y ambiental. Partiendo de la hipótesis de que el estadio BBVA-Bancomer, generará cambios en la representación social de las personas al identificarse con el inmueble, como consecuencia esto atraerá a más población aumentando los conflictos en la movilidad en la zona.

Para desarrollar este trabajo, se plantearon como objetivos específicos el examinar las estrategias presentadas en los habitantes referentes a la movilidad, conocer los impactos en la representación social por la construcción del estadio, determinar los cambios en el medio construido alrededor de la zona del estadio, además de analizar las transformaciones de la sustentabilidad social en el entorno

C.1. Estrategias de movilidad

En respuesta al primer objetivo específico de este trabajo el cual es examinar las estrategias que presentan los habitantes en cuanto a movilidad. De acuerdo con Lange (2011: 98) la movilidad urbana cotidiana debe de facilitar el traslado de los

habitantes en la ciudad. En la aplicación del instrumento la mayoría de los aficionados se les facilitaba el trasladarse en automóvil particular ya que ellos consideran que hacen menos tiempo hacia sus lugares de trabajo y por eso seleccionan este medio de transporte. A los habitantes de la zona que participaron en este estudio se les facilita más el transportarse en camión, mientras que en los días de partido tienen que caminar hacia sus hogares, pues las calles por las que ellos transitan son cerradas, lo que obliga a buscar otras alternativas de traslado. Como respuesta al primer objetivo, podemos señalar que las personas al no poder tener facilidad para utilizar el camión, que es su medio de transporte cotidiano, buscan diferentes estrategias de movilidad para trasladarse como caminar, el metro o el transmetro.

Referente a las distintas formas de traslado, como ya hemos mencionado, Vicent (2004: 28) las clasifica en movilidad residencial, movilidad cotidiana y migración. En esta investigación al hablar de movilidad residencial, podemos señalar que la mayoría de las personas aficionadas se trasladan a Ciudad Guadalupe desde sus casas ubicadas en los municipios colindantes de San Nicolás de los Garza y Monterrey, realizando recorridos de más de 30 minutos hacia el estadio. Santos & De las Rivas (2008: 15) describen que en la ciudad van en aumento los movimientos cotidianos de ida y vuelta, generando más tráfico automotriz. Lo que mencionan los autores sobre el aumento de tráfico además de los traslados se aplica para el municipio de Guadalupe en la zona del estadio, pues en su mayoría, quienes asisten al estadio provocan que se generen más traslados de los que cotidianamente hacen los habitantes de este municipio, pues se desplazan desde otros municipios, generando nuevos traslados y es por ello que las personas que habitan cerca del estadio manifiestan que hay tráfico intenso cuando hay partido.

Sobre la movilidad sostenible, Miralles & Marquet, (2012: 1) señalan que los medios de transporte no mecánicos, como ir a pie o en bicicleta, provocan desplazamientos que menos contaminantes. Sobre este mismo concepto, Jiménez (2009: 6) menciona que para poder tener una movilidad urbana sostenible es

necesario hacer planes y modelos en donde esté presente lo social, económico y lo ambiental. Siguiendo a estos autores, en el instrumento se les preguntó tanto aficionados como habitantes de la zona sobre la calidad de las calles. En ambos grupos hubo referencias al estado regular de estos equipamientos, por lo que es difícil desplazarse a pie, lo que provoca que la mayoría de las personas prefieren el vehículo privado. Cabe mencionar, de acuerdo a lo mencionado por Jiménez sobre la implementación de planes para utilizar medios no contaminantes, los habitantes de la zona y los aficionados contestaron favorablemente. Es decir, aunque actualmente no se cuenten con estos sistemas de desplazamiento, ellos sí los utilizarían si se adecuaban las calles para trasladarse a pie o en bicicleta. Por lo tanto, podemos agregar que los buenos proyectos en materia de movilidad atraerán a las personas a usar medios más sanos para trasladarse.

C.2. La representación social y sus impactos

El segundo objetivo específico de esta investigación es el conocer los impactos en la representación social por la construcción del estadio. Para Jodelet (1986: 473), la RS es un conocimiento compartido que se elabora socialmente. Sobre las RS, Moscovici (1979: 17) trata sobre los diferentes comportamientos y creencias culturales de las personas que son organizadas por jerarquías dentro de un grupo social.

De acuerdo con los autores mencionados, podemos señalar que los aficionados del equipo consideran que la llegada del *Gigante de Acero* fue muy positiva, pues para ellos representa una gran emoción que el estadio esté accesible, en un entorno agradable y para muchos de ellos cerca de su casa. En las personas que habitan en el entorno de este inmueble las opiniones son divididas, pues algunas manifiestan que la llegada del estadio les ha traído impactos negativos, tales como el estacionamiento y el incremento en la carga vehicular los días de juego. Mientras que se encuentra la parte de los habitantes que también son aficionados,

manifestando que tienen la casa de su equipo más cerca. Lo anterior nos permite determinar cuáles son los impactos en las RS en relación al objeto arquitectónico.

Rodríguez (2009: 20) describe que las representaciones producen significados para que la gente pueda comprender, actuar y orientarse en el medio social, las cuales permiten describir, clasificar y explicar los fenómenos para de la vida en sociedad. En el estudio a los aficionados Rayados se les pidió que describieran la palabra *fútbol*, lo que permitió conocer que estos aficionados demostraron sienten pasión por su equipo y por el deporte, ya que se pueden identificar socialmente con el equipo de su ciudad y compartir esto con la sociedad, como menciona Trujillo (2004: 5) describe que la identidad establece el qué y el dónde se encuentra la persona en términos sociales.

Igualmente, los aficionados se sienten identificados con el escudo de su equipo, pues para ellos este emblema les trae recuerdos de la infancia, de la historia del equipo, así como de sus campeonatos. Ante esto, Durkheim (1986: 74) menciona que las ideas, los objetos y los sentimientos que tienen como objeto las cosas sociales no poseen privilegios sobre los otros, porque no tienen un origen distinto, sino que están formados históricamente y son un producto de la experiencia humana.

Sobre la identidad en los recintos deportivos, Sandel (2008: 119) señala que en estos es en donde se genera la identidad en la sociedad, pues los aficionados no solamente asisten al estadio a ver a los jugadores, sino que experimentan dos importantes elementos de la vida pública. En esto, los aficionados se sienten identificados con el también llamado *Coloso de Guadalupe*, algunos manifiestan que el vivir cerca del inmueble representa para ellos es una gran emoción.

C.3. Cambios en el medio construido

El tercer objetivo específico de este trabajo es el determinar los cambios en el medio construido alrededor de la zona del estadio. Referente a esto, Corraliza (1987: 203), menciona que en las grandes concentraciones urbanas se genera la contaminación sonora, por las actividades comunitarias como los espectáculos además del tráfico de los automóviles. Ambos grupos de participantes en este estudio coincidieron en que la contaminación ambiental y la sonora que se generan los días en que hay partido son las que se presentan en mayor cantidad en el entorno del estadio. Lo anterior nos permite señalar que estos problemas se ven reflejados en el medio ambiente por la gran cantidad de automóviles, ya que a raíz del uso del vehículo privado se adecuaron espacios para estacionamiento, como las calles y algunos predios cercanos al estadio, afectando a los habitantes de la zona.

Referente a los cambios en el medio construido, Puente & Schteingart (1984: 118) señalan que el impacto ambiental en la urbanización se genera por un medio ambiente transformado que está dentro de lo urbano, pasando a ser un medio ambiente social-artificial en lugar de ser un medio ambiente inmediato. En este caso, los aficionados y habitantes de la zona coincidieron en que la construcción del estadio en sí, no generó cambios en el medio natural, pero en el entorno se presentaron cambios en la movilidad, por el tráfico y la basura propios los días de juego.

C.4. Sustentabilidad social y transformaciones en el entorno

En el cuarto objetivo específico de este trabajo es analizar las transformaciones de la sustentabilidad social en el entorno. López (2012: 42) señala que las instalaciones deportivas actúan como verdaderos elementos catalizadores de la vida social y urbana. En respuesta a este cuarto objetivo, podemos señalar que las

en las relaciones sociales se han generado transformaciones positivas, pues hay más convivencia por la llegada del recinto deportivo. Sin embargo, para los habitantes de la zona esto ha implicado transformaciones negativas pues se han generado problemas con los aficionados que se estacionan en sus cocheras o en algunas ocasiones que han realizado daños a su propiedad.

Referente a las transformaciones en la sustentabilidad social, Pérez (2007: 123) menciona que los costos y los beneficios del capital deben ser distribuidos equitativamente con la población actual, pensando en el bienestar de las futuras generaciones. La sustentabilidad social se alcanza cuando tienen bienestar las generaciones futuras. Relacionado con el estadio es cuando los ingresos se dividen en partes iguales para el beneficio de los edificios, las carreteras, los recursos naturales y el medio ambiente.

UDA (2006: 58) refiere que la sustentabilidad social genera un cambio profundo en los estilos de vida, en el consumo y en la forma de ver el entorno. En este sentido, los aficionados y habitantes mencionaron que se han presentado cambios en comercios y calles a partir de la llegada del estadio, mejorando la plusvalía de la zona.

Cabe mencionar de un hallazgo que se pudo apreciar y sería importante detallar en investigaciones posteriores, es sobre las clases sociales marcadas dentro del estadio. En su mayoría las personas que acuden son abonadas y son de clases acomodadas, mientras que los de clase más baja acuden con menos frecuencia cuando alguien les presta abono, además de los aficionados de la porra se quedan en un área restringida alejados de los demás.

Bibliografía

- Abric, J. C. (1994). Les représentations sociales : aspects théoriques. En ABRIC, Jean-Claude. *Pratiques sociales et représentations*, Paris, Presses Universitaires de France, p. 11-35.
- Abric, J. C. (2003). La recherche du noyau central et de la zone muette des représentations sociales. En J. C., Abric (Ed.), *Méthodes d' étude des Représentations Sociales*. Paris: Eres.
- Acselrad, H. (1999). Sustentabilidad y Ciudad. *EURE*. Obtenido de http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71611999007400003&script=sci_arttext
- AGENL (1995). Informes de gobierno 1891-1995. Monterrey: Archivo General del Estado de Nuevo León. *Monterrey:AGENL*.
- Aguiló, M. (2012). Hacia una nueva dimensión ecológica en el diseño del paisaje. Obtenido de <http://www.ehu.eus/ojs/index.php/Fabrikart/article/viewFile/5343/5199> (visitado el 27 de septiembre de 2016).
- Amérigo , A., Aragonés, J., & Corraliza, J. (1994). El comportamiento en el medio natural y construido. *Agencia del medio ambiente*. Obtenido de <http://www.psicothema.com/pdf/992.pdf>
- Aparicio, C., Ortega, M., & Sandoval, E. (2011). La segregación socio-espacial en Monterrey a lo largo de su proceo de metropolización. (E. c. Sonora, Ed.) *Región y sociedad no.52, ISSN: 1870-3925, 173-207*. Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v23n52/v23n52a6.pdf>
- Aponte, F. (2007). La sustentabilidad urbana en las ciudades. *Universidad Central de Venezuela*. Obtenido de <http://revistas.ufg.emnuvens.com.br/bgg/article/view/2448/2401>
- Augé, M. (2000). Los no lugares: espacios del anonimato *Gedisa*. Obtenido de <http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/32065701/51458639-Auge-Marc-Los-No-Lugares-pdf.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAJ56TQJRTWSMTNPEA&Expires=1472940138&Signature=5BV7BG5Z%2Buxq4VtzSeHVMVXsxoPs%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3D51458639-Auge-Marc-Los-No-Lugares-pdf.pdf>

- Benítez, A. (2014). El estadio de la selva busca salida. *El País*. Obtenido de: http://deportes.elpais.com/deportes/2014/06/08/actualidad/1402252924_769059.html
- Bifani, P. (1999). Medio ambiente y desarrollo sostenible. *Leapala*.
- Borja, J. & Muxí Z. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. *Electa*. Obtenido http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf
- Borja, J. (2003). La ciudad conquistada. *Alianza*. Madrid, España. Obtenido de <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/660/1098#a21>
- Bunge, M. (2000). La investigación científica: su estrategia y filosofía. *Siglo XXI*. Obtenido de https://books.google.com.mx/books?id=iDjRhR82JHYC&dq=metodos+de+investigacion+cientifica&source=gbs_navlinks_s
- Caja Madrid. (2010). Movilidad Urbana Sostenible Un reto energético y ambiental. Obtenido de <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0536159.pdf>
- Calvente, M. (2007). El concepto modernode sustentabilidad. *Uais Sustentabilidad*. Obtenido de <http://www.sustentabilidad.uai.edu.ar/pdf/sde/uais-sds-100-002%20-%20sustentabilidad.pdf>
- Canto, J. & Moral, F. (2005). El sí mismo desde la teoría de la identidad social. *Universidad de Málaga*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1457431>
- Cantú, C. (2013). Conciencia y construcción social de la sustentabilidad. *Ciencia Uanl*. Obtenido de <http://eprints.uanl.mx/3288/1/6Sustentabilidad.pdf>
- Cerdá, I. (1867). *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de barcelona*.
- Club de Fútbol Monterrey (2016). Primer partido del equipo. *Wordpress*. Obtenido de <https://cfmonterrey.files.wordpress.com/2010/01/primer-partido-45-46.jpg> (visitada el 8 de agosto de 2016).

- CONAPO (2012). Datos abiertos del índice de marginación. *Consejo Nacional de Población*. Obtenido de http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Datos_Abiertos_del_Indice_de_Marginacion (visitado el 05 de enero de 2017).
- Cornejo, M. (2014). El deporte e impacto sociocultural en la sociedad latinoamericana. *Impetus*. Obtenido de <http://siw.unillanos.edu.co/index.php/Imp1/article/viewFile/38/25>
- Corraliza, J. (1987). Ciudad y calidad de vida. *Editorial Cáritas Española*. Vol. 67 de Documentación social, ISSN 0417-8106
- Corral, Carlos (2004). *Lineamientos de diseño urbano*, México, Editorial Trillas, 163 p. <http://www.arqlibros.com/2016/05/lineamientos-diseno-urbano.html> (29 de diciembre de 2016).
- Cortés, J., Orozco, N., Cañas, I., Gatica, G., Cifuentes, E. (2016). Análisis de algunas barreras del ambiente construido para la actividad física en la ciudad de Cuernavaca, Morelos, México. *Redalyc*. Obtenido de. <http://www.redalyc.org/pdf/3438/343845607006.pdf>
- Cuervo, J. (2008). Habitar una condición exclusivamente humana. *Iconofacto*. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5204293.pdf>
- Cubero, C. (2016). La Pastora: de un parque a una gran Área Natural Protegida. *Milenio* Obtenido de http://www.milenio.com/region/parque-gran-Area-Natural-Protegida_0_832716776.html. (visitado el 23 de febrero de 2017).
- Dewey, J. (1986). La reconstrucción de la filosofía. *Planeta Agostino*.
- Durkheim, E. (1986). Las reglas del método sociológico. *Fondo de Cultura Económica*.
- El dínamo (2014). Construcción del estadio de la "U" en Laguna Carén corre peligro. *El dínamo*. Obtenido de <http://www.eldinamo.cl/estadio/2014/09/25/estadio-la-u-laguna-caren-azul-azul/?rel=abajorelacionados>
- El gráfico Chile (2015). Impacto ambiental y vial: los escollos que atrasan la construcción del estadio de la U. *El gráfico Chile*. Obtenido de http://www.elgraficochile.cl/impacto-ambiental-y-vial-los-escollos-que-atrasan-la-construccion-del-prontus_elgrafico/2015-07-10/093201.html

- Emol (2014). Alcalde de Pudahuel no se cierra a estadio de la U, pero dice que sitio es "inundable". *Emol*. Obtenido de <http://www.emol.com/noticias/deportes/2014/04/28/657470/alcalde-de-pudahuel-traba-estadio-de-la-u-es-un-terreno-inundable-y-no-he-recibido-el-proyecto.html>
- Escalante, G. (2007). *Lecturas y escrituras del hábitat construido. Universidad Nacional de Colombia.*
- Estrada, L. (2015). Estadio del Tecnológico: si los muros hablaran. *Tecreview*. Obtenido de <http://tecreview.itesm.mx/estadio-del-tecnologico-si-los-muros-hablaran/>
- FAU (2016). Académica FAU participó en seminario sobre urbanismo y transporte público. *Facultad de Arquitectura y Urbanismo*. Universidad de Chile. Obtenido de <http://www.uchile.cl/noticias/129093/academica-fau-participo-en-seminario-sobre-urbanismo-y-transporte>
- Fernández, B. (2011). *Psicología de la ciudad: Debate sobre el espacio urbano. Editorial UOC.*
- Ferraresi, G., & Scaranti, L. (2015). La importancia de las prácticas sustentables en las organizaciones deportivas: estudio sobre el proyecto eco aficionado. *Geographos*.
- Fiori, S. (2006). *Diseño Industrial Sustentable. Una percepción desde las ciencias sociales. Editorial Brujas.*
- Foladori, G & Tommasino, H. (2002). Avances y límites de la sustentabilidad social. *Economía, sociedad y territorio*, 12. Obtenido de <http://est.cmq.edu.mx/index.php/est/article/view/339/343>
- Funámbulos, E. (2009). *Universidad, currículo y educación física. Funámbulos editores.*
- Galindo, J. (1999). Del objeto construido el saber sobre la práctica: sistemas y mundos posibles. *Estudios sobre las culturas contemporáneas*. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31600902>

García, N., Ayuga, F., Cañas, I., García, L., Hernández, J. (1997). Las nuevas construcciones ante la conservación del paisaje tradicional: un acercamiento a su estudio. Caso particular del Páramo Leonés. *Revista de desarrollo rural y cooperativismo agrario*. Obtenido de:

<http://www.eweb.unex.es/eweb/exgrafica/usp/03.Publications/pdf/1997.SicoderHSC.PDF>

García, J., Fuentes, V. (2000). Arquitectura y medio ambiente en la ciudad de México. *Universidad Autonomía Metropolitana*.

Gehl, J. (2006). La humanización del espacio urbano. Editorial *Reverte*.

Giere, R. (1999). Science without laws. *The university of Chicago Press*.

Google maps (2016). Estadio Arena Amazonia. (21 de abril de 2015) Obtenido de :

https://www.google.com.mx/maps/place/Amaz%C3%B4nia+Arena/@-3.0824814,-60.0265298,3a,75y,228.89h,89.12t/data=!3m7!1e1!3m5!1sjYvteVIMVB8MU8TSx0QtFA!2e0!6s%2F%2Fgeo1.ggpht.com%2Fcbk%3Fpanoid%3DjYvteVIMVB8MU8TSx0QtFA%26output%3Dthumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26thumb%3D2%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D71.61866%26pitch%3D0!7i13312!8i6656!4m2!3m1!1s0x926c1075084e24b7:0xf9b7425863b43290!6m1!1e1

Guerrero, A. (2007). Imágenes de América Latina y México a través de los mapas mentales. En ARRUDA, Angela y Martha DE ALBA. *Espacios imaginarios y representaciones sociales*, Barcelona, Anthropos Editorial – Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, p. 235-284.

Guillermo, A., & Escamilla, I. (2011). Periurbanización y sustentabilidad en grandes ciudades. *Universidad Autonoma de México*.

Herce, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad. *Reverte*. Obtenido de <http://es.scribd.com/doc/241185396/Manuel-Herce-Sobre-La-Movilidad-en-La-Ciudad#scribd>

Herman, P. (28 de abril de 2014). *El quinto poder*. Obtenido de <http://www.elquintopoder.cl/deporte/el-estadio-de-la-u-de-chile-y-los-terrenos-donde-se-construira/>

Hernández, R., Fernández-Collado, C. & Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación* (Vol. Cuarta edición). México, McGraw-Hill Interamericana editores 850 p.

- Hevia, A. (2003). Desde el "Desarrollo Sustentable" hacia sociedades sustentables. *Polis: Revista Latinoamericana*.
- HonduSports (28 de febrero de 2016). *HonduSports*. Obtenido de <http://hondusports.com/2016/02/28/estadio-del-mundial-2014-sera-privatizado-para-evitar-perdidas-al-estado/>
- Ibarra, V., Puente, S., & Schteingart, M. (1984). La ciudad y el medio ambiente. *Demografía y Economía XVIII*. Obtenido de http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18_1/apache_media/9DUV72XJG86XR8YP7VX7QQG6YV3KN3.pdf
- INEGI. (1995). Censo de Población y Vivienda 1995. *Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática*. Obtenido de <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv1995/default.aspx> (visitado el 14 de febrero de 2017)
- INEGI. (2000). Censo de Población y Vivienda 2000. *Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática*. Obtenido de <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2000/default.aspx> (visitado el 14 de febrero de 2017)
- INEGI. (2005). Censo de Población y Vivienda 2005. *Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática*. Obtenido de http://www.inegi.org.mx/sistemas/consulta_resultados/ageb_urb2005.aspx?c=28111 (visitado el 14 de febrero de 2017)
- INEGI. (2010). Censo de Población y Vivienda 2010. *Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática*. Obtenido de http://www.inegi.org.mx/sistemas/consulta_resultados/ageb_urb2010.aspx?c=28111 (visitado el 01 de agosto de 2016)
- Jiménez, M. (2009). Transporte y Movilidad claves para la sostenibilidad. *Lychnos*. Obtenido de http://www.fgcsic.es/lychnos/es_ES/articulos/transporte_movilidad_claves_para_la_sostenibilidad
- Jodelet, D. (1986). La representación social : fenómenos, concepto y teoría. Moscovici, Serge. *Psicología social, II: Pensamiento y vida social; Psicología social y problemas sociales* Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica, S.A. p. 469-494.

- Jurado, M. (2015). Una cancha para agradar a Boca. *Clarín*. Obtenido de http://www.clarin.com/ciudades/cancha-agrandar-boca-tres-dimensiones_0_1385861413.html
- Lange, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *INVI*, 87-106.
- Ledezma, J. (2006). Medio ambiente y sustentabilidad urbana. *Papeles de Población*.
- Leff, E. (2011). Sustentabilidad y racionalidad ambiental. *Instituto de investigaciones sociales*.
- León, C. (2016). *Jabatos*. Obtenido de <http://www.jabatos.com.mx/> (visitada el 8 de agosto de 2016)
- Lezama, J., & Dominguez, J. (2006). Medio ambiente y sustentabilidad urbana. *Scielo*. Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v12n49/v12n49a7.pdf>
- Likert, R. (1932). Technique for measurement attitudes. *Am J Soc* 1932; 140: 55-65.
- Lizárraga, C. (2006). Movilidad Urbana Sostenible: Un reto para las ciudades del siglo 21. *Economía Sociedad y Territorio*. Obtenido de <http://est.cmq.edu.mx/index.php/est/article/view/260/265>
- López, C. (2012). El espacio deportivo a cubierto. Forma y lugar. *Club Universitario*.
- Lungo, M. (2004). *Grandes Proyectos Urbanos*. El Salvador: UCA Editores.
- Luque, A. (2015). El estadio BBVA es un horno. Obtenido de <http://www.superlider.mx/24-09-2015-liga-mx-rayados-el-estadio-bbva-es-un-horno/>
- Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 227 p.
- Maya, A & Velasquez, B. (2008). El medio ambiente urbano. *Reflexión* 11.
- Melo, B. (2006). Sociales:11. *Identidades: 11*.
- Miralles, C., & Marquet, O. (2012). Ciudad compacta la otra cara de la movilidad sostenible. (U. A. Barcelona, Ed.) *ambient@*. Obtenido de <http://www.revistaambienta.es/WebAmbienta/marm/Dinamicas/secciones/articulos/Miralles12.htm>

- Ministerio de Fomento (2016). Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (EESUL). *Urbanismo y Sostenibilidad Urbana*. Gobierno de España. Obtenido de https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/ARQ_VIVIENDA/SUELO_Y_POLITICAS/SOTENIBILIDAD/EESUL/
- Moliner, P. (2007). La teoría del núcleo matriz de las representaciones sociales. Teoría e investigación, coordinado por Tania Rodríguez y María de Lourdes García. *Editorial CUCSH-U de G*.
- Montezuma, R. (2003). Ciudad Inclusiva. *CEPAL*. Obtenido de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27823/S2003002_es.pdf?sequence=1
- Mora, M. (2002). La teoría de las representaciones sociales de Serge Moscovici. *Athenea Digital*. Obtenido de <http://ddd.uab.cat/pub/athdig/15788946n2/15788946n2a8.pdf>
- Moscovici, S. (1979). *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Buenos Aires: Huemul.
- Nieves, M. (1998). Género, medio ambiente y sustentabilidad del desarrollo. *Santiago de Chile*. Obtenido de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5867/S9800082_es.pdf?sequence=1
- Ortega, L. (2015). 70 años de historia Rayada: Monterrey tiene nuevo protagonista. *Vavel*. Obtenido de <http://www.vavel.com/mx/futbol-mexicano/liga-mx/rayados-monterrey/506240-70-anos-de-historia-rayada-monterrey-tiene-nuevo-protagonista.html>
- Oseas, C. & Mercado, E. (2004). *Manual de investigación urbana*, México, Editorial Trillas, 116 p.
- Tigres (2015). Historia del estadio. *Tigres*. Obtenido de <http://www.tigres.com.mx/historia/legado/historia-del-estadio/>
- Torello, N., & Scotto, M. (2012). Anuncian la construcción de un nuevo estadio para boca. *Conexión 2000*. Obtenido de : <http://conexion2000.com.ar/nuevoestadioparaboca.htm>
- Toledo, V. (1981). "Intercambio ecológico e intercambio en el proceso productivo primario". *E Leff*.

- Todorov, T. (1991). *Nosotros y los otros*, México, Siglo XXI editores, 460 p.
- Trujillo, D. (2004). Identidad Social Alemana a catorce años de la Reunificación. (U. d. Puebla, Ed.) Obtenido de http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/trujillo_g_da/capitulo1.pdf
- Newman, P. & Kenworthy, J. *Sustainability and Cities*, Washington, D.C., Island Press, 1999, 442 p.
- Páez, D. (1987). Características, funciones y proceso de información de las representaciones sociales. (C. y. social, Ed.) *Pensamiento, individuo y sociedad*.
- Paramio, J. (2004). ¿Hacia dónde se dirigen los estadios deportivos en el periodo postmoderno? *Universidad Autónoma de Madrid*. Obtenido de: https://repositorio.uam.es/bitstream/handle/10486/667106/donde_paramio_APUNTS_2004.pdf?sequence=1
- Pires, F. (2014). Arena Amazonia: Legados e Perspectivas. *Autossustentavel*. Obtenido de <http://www.autossustentavel.com/2014/06/arena-da-amazonia-legados-e-perspectivas.html>
- Peredo, X. (2015). *Horizontal*. Obtenido de <http://horizontal.mx/el-estadio-bbva-bancomer-monumento-al-despojo-ambiental/> (visitado el 29 de agosto de 2016).
- Pérez, L. (2007). Los derechos de la sustentabilidad, desarrollo, consumo y ambiente. *Colihue Universidad*.
- Perimbelli, E. (2016). Los vecinos, contra nuevo estadio. *ámbito financiero*. Obtenido de <http://www.ambito.com/diario/noticia.asp?id=824867>
- Pujadas, X. (2010). La metamorfosis del deporte. Investigaciones sociales y culturales del fenómeno deportivo contemporáneo, *Editorial UOC*.
- Rayados. (2015). Historia de lo Rayados de Monterrey. *Rayados*. Obtenido de <http://www.rayados.com/monterrey/historia>
- Ramírez, K. (2014). Las disputas por la ciudad. *Editorial Porrúa*.

Real Academia Española. (2014). Movilidad. En Diccionario de la lengua española (23.ed.). Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=PxccluF>

Real Academia Española. (2014). Movable. En Diccionario de la lengua española (23.ed.). Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=PxNNmcd>

Redgol. (2015). El estadio de la U estaría listo casi 10 años después en el mejor de los casos que el anuncio del Cruz Azul. *Redgol*. Obtenido de <http://redgol.cl/2015/12/el-estadio-de-la-u-estaria-listo-casi-10-a/>

Riechmann, J. (1995). Desarrollo sostenible: la lucha por la interpretación. Reichmann y José Manuel Naredo. *De la economía a la ecología*, Madrid, Trotta.

Rivera, E., Huerta, A., & Rodríguez, J. (2008). Cartografía Cultural de béisbol mexicano. Propuesta de métodos cuantitativos y cualitativos para la investigación social del deporte. *Razón y palabra*(69). Obtenido de <http://www.razonypalabra.org.mx/CARTOGRAFIA%20CULTURAL%20DEL%20BEISBOL%20MEXICANO.pdf>

Rodríguez, J. (2000). Historia del deporte. Colección verde volumen 20 de teoría e historia. *INDE 2000*.

Rodríguez, T. (2009). Sobre el potencial teórico de las representaciones sociales. (U. d. Guadalajara, Ed.) Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/comso/n11/n11a2.pdf>

Rodríguez, M. (2015). Reflexiones para idiotas. *Palibrio*. Obtenido de https://books.google.com.mx/books?id=W-D8CQAAQBAJ&dq=banqueta&source=gbs_navlinks_s

Rojas, R. (1978). Guía para realizar investigaciones sociales. México: UNAM

Rosete, S. (2012). El malquerido estadio de fútbol de Monterrey. *Mediotiempo*. Obtenido de <http://www.mediotiempo.com/futbol/mexico/noticias/2012/07/26/el-malquerido-estadio-de-futbol-de-monterrey>

Samuel, M. (2012). "Martín Samuel: Old codgers at the FA? Yes, but they're the men who changed the world". *Mail Online*, London, Daily Mail. <http://www.dailymail.co.uk/sport/football/article-2221577/FA-make-fuss-150th->

- [birthday-celebrations--Martin-Samuel.html#ixzz4Fcvy05V2](#) (visitada el 12 de diciembre de 2015).
- Sandel, M. (2008). Filosofía pública: ensayo sobre moral en política. *Marbot, Ediciones*.
- Santos, L., & De las Rivas, J. L. (2008). Ciudades. *Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*. Obtenido de <https://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/10290/1/CIUDADES-2008-11-CIUDADESCON.pdf>
- Scandroglio, B., López J & San José M. (2008). La teoría de la identidad social: una síntesis crítica de sus fundamentos, evidencias y controversias. *Editorial Psicothema*. Obtenido de <http://www.psicothema.com/pdf/3432.pdf>
- Secretaría de Gobernación, Centro Nacional de Estudios Municipales, Gobierno del Estado de Nuevo León. (1988). "Los Municipios de Nuevo León", en *Enciclopedia de los Municipios de México*. Monterrey, N.L. Obtenido de www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM19nuevoleon/municipios/19026a.html
- Sena. (2014). Modos y medios de transporte. *Servicio Nacional de Aprendizaje-SENA*. Obtenido de https://senaintro.blackboard.com/bbcswebdav/institution/semillas/822203_1_VIRTUAL/Objetos_de_Aprendizaje/Descargables/ADA%207/ADA_7.2.pdf
- Silva, J. (2013). Joseph A. Roberston dejando huella en NL. *Players of life*. Obtenido de <http://www.playersoflife.com/articulo.php?id=2586>
- Silva, A. (2006). Imaginarios Urbanos: Hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos. Bogotá. *Universidad Nacional de Colombia*.
- Tigres. (2015). Legado, historia del estadio. *Tigres*. Obtenido de <http://www.tigres.com.mx/historia/legado/historia-del-estadio/>
- Topa, G., Moriano, J & Morales J. (2008). Identidad social y apoyo percibido en las organizaciones: sus efectos sobre las conductas de la ciudadanía. *Revista interamericana de Psicología*. Obtenido de <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rip/v42n2/v42n2a17.pdf>
- Trujillo, D. (2004). Identidad Social Alemana a catorce años de la Reunificación. (U. d. Puebla, Ed.) Obtenido de http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/trujillo_g_da/capitulo1.pdf
- UAEM (1999). Quivera. *Universidad Autónoma del Estado de México. Centro de Investigación y estudios Avanzados en Planeación Territorial*. México.

- UDA (2006). Desarrollo humano y ética para la sustentabilidad. *Universidad de Antioquia*.
- Vasconcellos. (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. *CAF*. Obtenido de http://www.caf.com/media/3155/An%C3%A1lisis_movilidad_urbana.pdf
- Vicent, K. (2004). Mobilite et Motilite de l'Intention a l'actcion. *A EPFL*. Obtenido de http://infoscience.epfl.ch/record/114253/files/CahierLaSUR04_Motilite.pdf&p=rev=search
- Vivas, P., Ribera, R. (2007). Ciudades, movilidad y tecnologías hacia la Barcelona Movil. *UOCPAPERS*. Obtenido de <http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2577143.pdf>
- Yunén, R. (1997) "Medio ambiente urbano: marco conceptual", Quiénes hacen ciudad?. *Ediciones SIAP*, Cuenca. Obtenido de <http://www.bvsde.paho.org/arquitectura/clase12/clase12.htm>
- Zamith, J. (2014). Un estadio en la selva que despierta polémicas. *Clarín*. Obtenido de http://www.clarin.com/mundo/estadio-selva-despierta-polemicas_0_1154284582.html
- Zuñiga, A. (2015). Estudio de impacto ambiental retrasa construcción de estadio de Universidad de Chile. *Ferplei*. Obtenido de <https://www.ferplei.com/2015/07/estudio-de-impacto-ambiental-retrasa-construccion-de-estadio-de-universidad-de-chile/>

Lista de figuras

Figura	Título	Página
1.1	Parque de béisbol en San Juan, municipio Cadereyta, Nuevo León	09
1.2	Reglas Fútbol	10
1.3	Primer partido del Monterrey en Parque de Béisbol Cuauhtémoc	11
1.4	Estadio Tecnológico de Monterrey	12
1.5	Estadio Universitario de la U.A.N.L.	12
1.6	Estadio BBVA-Bancomer	14
1.7	Construcción del estadio BBVA-Bancomer	14
1.8	Vista al BBVA-Bancomer desde Parque La Pastora	17
1.9	Vista actual estadio Arena Amazonia	19
1.10	Terrenos Parque Laguna Carén	20
1.11	Proyecto Parque Laguna Carén	21
1.12	Vecinos inconformes terrenos Casa Amarilla	23
1.13	Proyecto para estadio del equipo Boca Juniors	23
2.1	Esquema metodológico	69
2.2	Colonias en Zona de estudio Agebs un kilómetro alrededor del Parque La Pastora	72
2.3	Curvas de Nivel y Ríos	73
2.4	Clima de la Zona	74
2.5	Vegetación	75
2.6	Flora de la región: cenizos y lantanas dentro del Parque La Pastora	76
2.7	Fauna de la región Ardilla y Urraco	77
2.8	Parque La Pastora	78
2.9	Evolución de la superficie urbanizada en la zona de estudio	80
		165

2.10 Grados de marginación en la zona 1995	81
2.11 Grados de marginación en la zona 2000	81
2.12 Grados de marginación en la zona 2005	82
2.13 Grados de marginación en la zona 2010	82
2.14 Niveles Socioeconómicos	83
2.15 Uso de suelo Plan de Guadalupe	84
2.16 Uso de suelo real	85
2.17 Colonia Contry Sol 6º Sector	86
2.18 Uso de suelo en manzana, colonia Contry Sol 6º. Sector	87
2.19 Colonia Guerra	88
2.20 Uso de suelo en manzana, colonia Guerra	89
2.21 Ejemplos de grados de consolidación de las viviendas en la zona de estudio	90
2.22 Vialidad	91
2.23 Vialidad primaria Av. Pablo Livas	92
2.24 Vialidad secundaria Azteca	92
2.25 Vialidad terciaria Villa España	92
2.26 Rutas	93
2.27 Equipamiento	94
2.28. Fórmula utilizada para obtener el tamaño de la muestra	96
3.1. Vista de hoja de Excel para aficionados	111
3.2. Vista de hoja de Excel para personas que viven en la zona	111
3.3. Comparativo de edades, entrevistados aficionados y habitantes	113
3.4. Comparativo de municipios para entrevistados aficionados	114
3.5. Comparativo en cuanto a colonias, entrevistados aficionados y habitantes	115
3.6. Comparativo de los diferentes medios de transporte utilizados por entrevistados aficionados y habitantes	117

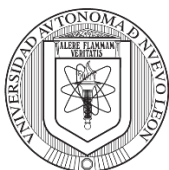
3.7. Comparativo de los dos diferentes medios de transporte utilizados por entrevistados aficionados y habitantes	118
3.8. Comparativo de calidad de transporte, para entrevistados aficionados y habitantes	119
3.9. Comparativo de tiempo de traslado, para entrevistados aficionados y habitantes.	121
3.10. Comparativo de mantenimiento en banquetas, para entrevistados aficionados y habitantes.	122
3.11. Comparativo en medios para reducir la contaminación, para entrevistados aficionados y habitantes	123
4.1. Palabras por orden de importancia, para entrevistados aficionados y habitantes	126
4.2. Evocación jerarquizada para los aficionados acerca del “fútbol”	127
4.3. Evocación jerarquizada para los aficionados acerca del “escudo”	128
4.4. Tabla de nombres mencionados por los aficionados.	129
4.5. Tabla de palabras mencionadas por los habitantes de la zona	130
4.6. Gráfica de aficionados que contestaron a la pregunta “Orgulloso de ser Rayado”.	131
4.7. Gráfica de habitantes que contestaron a la pregunta “Se siente orgulloso de que los Rayados tengan su estadio cerca de su casa”.	132
4.8. Gráfica de aficionados que contestaron a la pregunta “Se siente orgulloso de que los Rayados tengan su estadio cerca de su casa”.	132
5.1. Dimensión de medio construido en Excel, para entrevistados	134
5.2. Gráfica de aficionados que contestaron a la pregunta “Cree que el ruido afecta a los animales de la Pastora”.	135
5.3. Gráfica de habitantes que contestaron a la pregunta “Cree que el ruido afecta a los animales de la Pastora”.	136
5.4. Gráfica de aficionados que contestaron al problema de contaminación.	136
	167

5.5. Gráfica de habitantes que contestaron al problema de contaminación.	137
5.6. Gráfica de aficionados que contestaron sobre medio ambiente.	138
5.7. Gráfica de habitantes que contestaron sobre medio ambiente.	138
5.8. Gráfica de aficionados que contestaron sobre mejoras en movilidad.	139
5.9. Gráfica de habitantes que contestaron sobre mejoras en movilidad.	139
6.1 Dimensión de sustentabilidad en Excel, para entrevistados	141
6.2. Evocación jerarquizada para los aficionados acerca de la “sustentabilidad”	142
6.3. Evocación jerarquizada para los habitantes acerca de la “sustentabilidad”	143
6.4. Gráfica para los aficionados acerca de la convivencia dentro del estadio.	144
6.5. Gráfica para los habitantes acerca de la convivencia dentro del estadio.	144
6.6. Gráfica de aficionados que contestaron sobre transformaciones en el estadio.	145

Anexos

Anexo 1. Instrumento para personas que asisten al estadio

1. Formato de cuestionario



Impactos en la Movilidad y en la Representación



Social del estadio BBVA-Bancomer en Guadalupe, Nuevo León

Formato de entrevista

Estimado Sr (a).

Mi nombre es _____ estoy haciendo un proyecto de investigación sobre “Impactos en la Movilidad y en la Representación Social del estadio BBVA-Bancomer en Guadalupe, Nuevo León”. Los datos que aquí se mencionan son confidenciales y únicamente para fines académicos.

Esta entrevista será grabada con un aparato electrónico para ello solicito su permiso.

Nombre: _____

Fecha de entrevista: _____

1. Movilidad

1.1. Edad: _____

1.2. Sexo:

- a. Mujer
- b. Hombre

1.3. ¿De qué colonia viene? : _____

1.4. Municipio _____

1.5. ¿Conoce la palabra “Movilidad”?

a. Si b. No

1.6. ¿Cuántos medios de transporte utilizas para llegar al estadio?

a.1 b. 2

1.6 a. ¿Cuál?

a. Carro b. Camión c. Metro d. A pie e. Bicicleta f. Motocicleta g. taxi h. Otro

1.6 b. ¿Cuáles?

a. Carro b. Camión c. Metro d. A pie e. Bicicleta f. Motocicleta g. taxi h. Otro

1.7. ¿Cómo evaluaría al transporte público de esta zona del estadio?

a. Muy bueno b. Bueno c. Regular d. Malo e. Muy malo

1.7 a. Si utilizas carro, ¿Alguna vez has llegado al estadio en transporte público?

a. Sí b. No

1.7 b. Sí: ¿Cuál es la razón por la que no utilizas el transporte?

1.8. ¿Desde dónde se traslada para venir al estadio?

a. Casa b. Trabajo c. Escuela d. Otro

1.9. ¿Cuánto tiempo le toma trasladarse hacia el estadio?

a. De 0 a 20 minutos b. De 21 a 40 minutos c. De 41 a 60 minutos d. Más de una hora

1.10. ¿Cómo evaluaría el mantenimiento de las banquetas en la zona del estadio?

a. Muy bueno b. Bueno c. Regular d. Malo e. Muy malo

1.11. ¿Qué medios de transporte utilizaría para reducir la contaminación al venir al estadio?

a. A pie b. Bicicleta c. Metro d. Camiones e. Compartir el carro

1.12 ¿Si hubiera un buen sistema para andar en bicicleta, la utilizaría?

a. Sí b. No

2. Representación Social

2.1. Si yo menciono "*fútbol*", ¿Qué palabras vienen a su mente? _____

2.2. Menciónelas por orden de importancia _____

2.3. Cuando piensa en su equipo ¿Qué personaje cree que lo identifica?

2.4. ¿Qué palabras vienen a su mente al ver esta imagen?



2.5. Menciónelas por orden de importancia

2.6. ¿Qué apodo representa mejor al estadio?

- a. El gigante de acero b. El coloso de La Pastora
c. El Santuario del Monterrey d. Otro

2.7. ¿Se siente orgulloso de ser Rayado? __Sí __No.

2.7. a. ¿Por qué? _____

2.8 ¿Cree que la mascota identifica al equipo? __Sí __No.

2.8 a ¿Por qué?

3. Medio construido

3.1 ¿Cree que el ruido afecta a los animales de La Pastora? __Sí __No.

3.2 ¿Qué problema de contaminación cree que se causa cuando hay partido?

a. Sonora b. Ambiental c. Visual

3.3 ¿Cree que la construcción del estadio afectó al medio ambiente? __Sí __No.

3.4 ¿Cree que mejoró la movilidad de la zona con la llegada del estadio?

__Sí __No.

4. Sustentabilidad

4.1 Si yo menciono "*Sustentabilidad*" ¿Qué palabras vienen a su mente?

4.2 Menciónelas por orden de importancia _____

4.3 ¿Se ha hecho amigo de aficionados Rayados en el estadio? __Sí __No.

4.3 a ¿Por qué?

4.4. ¿Cómo se lleva con los demás aficionados Rayados?

4.5. ¿Ha visto transformaciones en _____ a partir de la llegada del estadio?

a. Comercios b. Calles e. Casas c. Otro

Anexo 2.

Instrumento para personas que habitan en la zona cercana al estadio

1. Formato de cuestionario



Impactos en la Movilidad y en la Representación



Social del estadio BBVA-Bancomer en Guadalupe, Nuevo León

Formato de entrevista

Estimado Sr. (a).

Mi nombre es _____ estoy haciendo un proyecto de investigación sobre “Impactos en la Movilidad y en la Representación Social del estadio BBVA-Bancomer en Guadalupe, Nuevo León”. Los datos que aquí se mencionan son confidenciales y únicamente para fines académicos.

Esta entrevista será grabada con un aparato electrónico para ello solicito su permiso.

Nombre: _____

Fecha de entrevista: _____

1. Movilidad

1.1. Edad: _____

1.2. Sexo:

- a. Mujer
- b. Hombre

1.3. Colonia: _____

1.4. ¿Cuánto tiempo tiene habitando este municipio? _____

1.5. ¿Conoce la palabra “Movilidad”?

a. Sí b. No

1.6. ¿Cuántos medios de transporte utilizas para llegar a su casa?

a.1 b. 2

1.6 a. ¿Cuál?

a. Carro b. Camión c. Metro d. A pie e. Bicicleta f. Motocicleta g. taxi h. Otro

1.6 b. ¿Cuáles?

a. Carro b. Camión c. Metro d. A pie e. Bicicleta f. Motocicleta g. taxi h. Otro

1.7. ¿Se traslada de la misma manera hacia su casa cuando hay partido o toma otros medios de transporte? __Sí __No.

1.7 a ¿Cuáles? _____

1.7 b. Si utilizas carro, ¿Alguna vez has llegado al estadio en transporte público?

a. Sí b. No

1.7 c. Sí: ¿Cuál es la razón por la que no utilizas el transporte?

1.8. ¿Cómo evaluaría al transporte público en esta zona donde vive?

a. Muy bueno b. Bueno c. Regular d. Malo e. Muy malo

1.9. ¿Cuánto tiempo le toma trasladarse hacia su casa cuando hay partido?

a. De 0 a 20 minutos b. De 21 a 40 minutos c. De 41 a 60 minutos d. Más de una hora

1.10. ¿Cómo evaluaría el mantenimiento de las banquetas en la zona del estadio?

a. Muy bueno b. Bueno c. Regular d. Malo e. Muy malo

1.11. ¿Qué medios de transporte utilizaría para reducir la contaminación en su zona?

a. A pie b. Bicicleta c. Camiones d. Compartir el carro

1.12. ¿Si hubiera un buen sistema para andar en bicicleta, la utilizaría?

___Sí ___No.

2. Representación Social

2.1 ¿Qué significa para usted vivir cerca del estadio? _____

2.2. ¿Se siente orgulloso de que los Rayados tenga su estadio cerca de su casa?

___Sí ___No.

2.2 a ¿Por qué? _____

3. Medio construido

3.1 ¿El ruido de los partidos le afecta? ___Sí ___No.

3.2 ¿Qué problema de contaminación cree que se causa cuando hay partido?

a. Sonora b. Ambiental c. Visual

3.3 ¿Cree que la construcción del estadio afectó al medio ambiente? __Sí __No.

3.4 ¿Cree que mejoró la movilidad de la zona con la llegada del estadio?

__Sí __No.

4. Sustentabilidad

4.1 Si yo menciono "*Sustentabilidad*" ¿Qué palabras vienen a su mente?

4.2 Menciónelas por orden de importancia _____

4.3 ¿Los aficionados que vienen a los partidos le han generado problemas?

__Sí __No.

4.3 a. ¿Por qué?

Anexo 3.

Lista de personas que participaron en la investigación con fotografías

1. Alondra Barrón
2. Arnulfo Alvarado
3. Mauro Barbosa

Anexo 4.

Lista de personas que participaron en aplicación de encuestas

4. Estrella Lizeth Batres Galindo
5. Sandra Daniela Cura Guerra
6. Brenda Guadalupe Garza Gómez